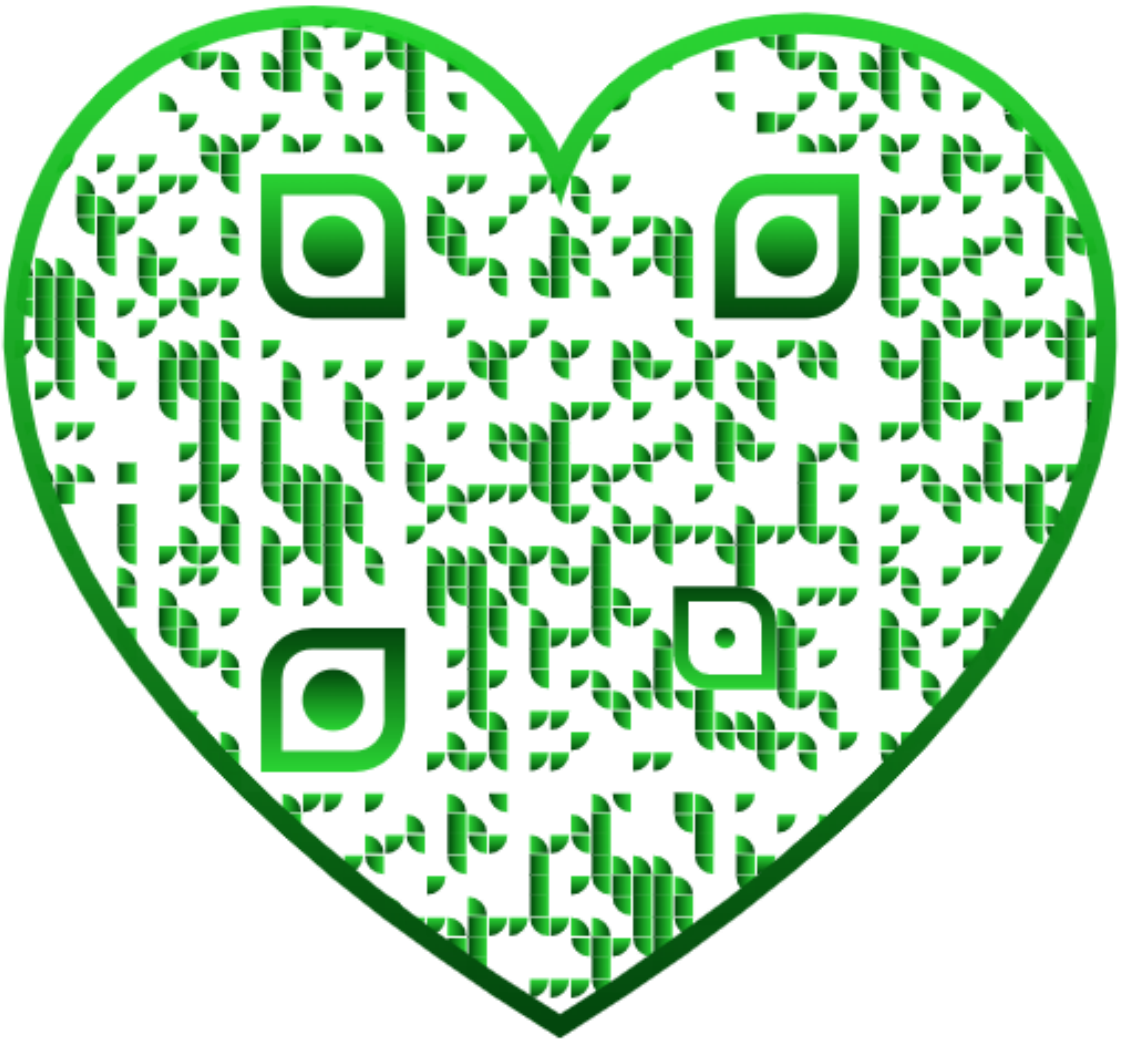
Histoire des pirates et des corsaires

De l'Antiquité à nos jours

sous la direction de
Gilbert Buti | Philippe Hroděj

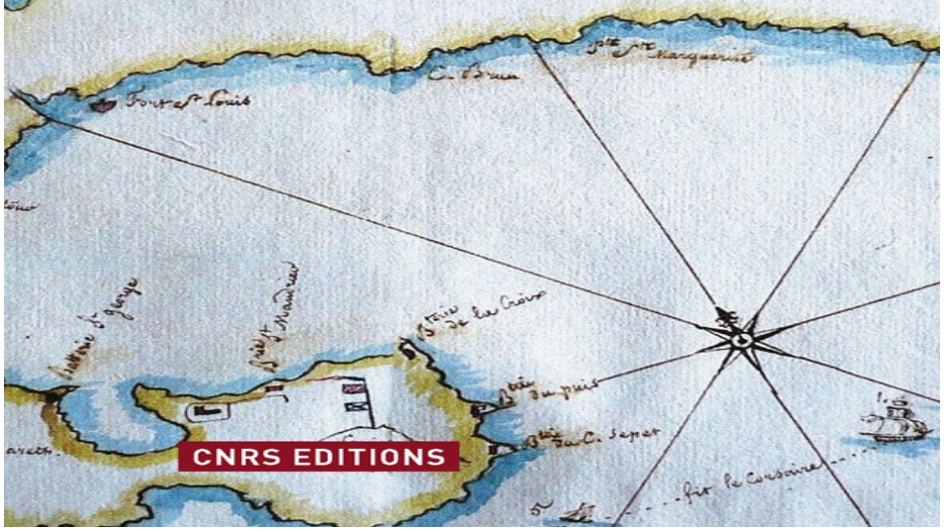
CNRS EDITIONS



Histoire des pirates et des corsaires

De l'Antiquité à nos jours

sous la direction de
Gilbert Buti | Philippe Hrodëj



CNRS EDITIONS

Pour nos contemporains, l'évocation des pirates et des corsaires se résume aux aventures flamboyantes de marins dans la mer des Caraïbes ou aux attaques de farouches brigands au large de la Somalie. Moins réductrice, la réalité est à la fois multiple, passionnante et souvent plus riche que la fiction.

L'Histoire des pirates et des corsaires propose un tableau de ces phénomènes maritimes sur la longue durée jalonné de fi gures emblématiques comme celles de Drake, Surcouf, Duguay-Trouin, Dragut, Barberousse, Koxinga. Elle invite à un voyage dans le temps, des pirates de la Méditerranée antique et des raids maritimes vikings au Moyen Âge à la piraterie pratiquée de nos jours en Asie du Sud-Est. Mais aussi à un voyage dans l'espace, de l'Europe aux Antilles, en passant par la mer de Chine et les rives de l'océan Indien. Un intérêt est également accordé à l'ancrage de la piraterie dans nos mémoires, à l'élaboration de mythes et à leurs prolongements dans les mondes virtuels du cinéma, de la BD et des jeux électroniques.

La première histoire exhaustive des pirates et des corsaires à l'échelle mondiale.

Gilbert Buti est professeur émérite d'histoire à Aix-Marseille Université et chercheur à la MMSH-CNRS-TELEMME (Aix-en-Provence).
Philippe Hrodej est maître de conférences en histoire moderne à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) et chercheur au CERHIO-Lorient.

Avec les contributions de : Pascal Arnaud, Mickaël Augeron, Michel Aumont, Roberto Barazzutti, Jean-Baptiste Bruneau, John de Bry, Guillaume Calafat, Lucie Card, Michel Courties, Guillemette Crouzet, André Di Ré, Éric Frécon, Alban Gautier, François Guiziou, Philippe Haudrère, Wolfgang Kaiser, Éric Limousin, Jean-Louis Margolin, Christophe Picard, Pierre Prétou, Patrice Sartre, Nicolas Terrien, Élisabeth Veyrat, Alain Vignal.

sous la direction de
Gilbert Buti et Philippe Hroděj

Histoire des pirates et des corsaires

De l'Antiquité à nos jours

CNRS ÉDITIONS

15, rue Malebranche – 75005 Paris

© CNRS Éditions, Paris, 2016
ISBN : 978-2-271-09313-4
ISSN : 2103-4451

Sommaire

Avertissement

Abréviations

Remarque

Introduction. – Histoire des pirates et des corsaires. Pirates et corsaires dans l'Histoire

La piraterie dans la Méditerranée antique

L'Antiquité classique et la piraterie

La notion de piraterie chez les auteurs anciens, ses implications

La piraterie, les traités maritimes et l'État

Les frontières maritimes des États et les entraves à la liberté des mers

Le droit de commercer

Militarisation des frontières maritimes, coercition et interdiction de naviguer
La violence d'État et ses formes maritimes
L'encadrement juridique de la piraterie
Guerre, mercenaires et pirates : des contours très flous
Mode opératoire, contre-mesures et économie de la piraterie
Navires et tactique
La razzia
L'abordage
Le partage du butin
Les naufrageurs ?
Les contre-mesures
L'architecture navale
Les formes de la navigation
La défense armée
Le recyclage commercial du butin et l'économie : la complicité des États
Esquisse historique
La période classique
La piraterie hellénistique
Rhodes et Rome, « gendarmes des mers » ou « ripoux » ?
Piraterie impériale ?

Pirates, piraterie et corsopiraterie en Europe au Moyen Âge

La piraterie dans les mers du Nord au haut Moyen Âge (Ve-XIIe siècle)

La piraterie, une notion problématique pour le haut Moyen Âge
Avant les Vikings : aperçus sur le très haut Moyen Âge
Les Vikings étaient-ils des pirates ?
Les raids vikings : fonctionnement, réactions, résultats
Après les Vikings : la piraterie aux XIe et XIIe siècles

L'essor de la piraterie en Europe du XIIIe au XVe siècle

« Larrons de mer » et crimes « d'escumerie »
La genèse des marques et représailles
La majesté en mer
La corsopiraterie au sud de l'Europe

L'essor des pirateries atlantique et nordique
Le pirate contre les royaumes

Pirates et piraterie en Méditerranée orientale au Moyen Âge
De la Mare nostrum au lac musulman (Ve-IXe siècle)
D'un équilibre à l'autre (IXe-XIIe siècle)
La domination latine à partir du XIIIe siècle

La piraterie musulmane en Méditerranée au Moyen Âge
La piraterie, une notion purement historiographique ?
Les opérations navales
La piraterie méditerranéenne, un phénomène récurrent et universel
Les phases successives des attaques navales musulmanes
L'activité navale à la lumière des textes arabes : piraterie ou service commandé ?
Les relations entre le pouvoir musulman et les marins des côtes musulmanes de la Méditerranée
L'avis des juristes
Les pouvoirs musulmans et les marins

Course et piraterie entre Europe et Caraïbes (XVIe-XVIIe siècle)

Entre course, contrebande et piraterie, la conquête des mers lointaines au XVIe siècle
Le XVIe siècle : l'âge d'or de la piraterie française
L'Angleterre et la piraterie d'avant-guerre (1485-1585)
Les « Chiens de mer » d'Élizabeth Ire à l'assaut des Antilles (1585-1603)
La naissance des « gueux de mer » et la contre-course espagnole

Course et piraterie en Europe de l'Ouest et aux Antilles : des dernières guerres de Religion aux premiers conflits économiques (1604-1660)
La Grande-Bretagne ou la Navy pirate
Les Provinces-Unies entre « guerre mondiale protestante » et monopole commercial
L'Espagne ou la contre-course dunkerquoise
Les courses françaises à l'époque du Cardinal

Les ressorts de la course ponantaise sous le règne louis-quatorzien
Le cadre juridique de la course : une législation stabilisée

Le Conseil des prises sous Louis XIV
Les officiers des amirautés et leur rôle dans le circuit de la course
Les pratiques corsaires sous Louis XIV
Vous avez dit corsaire ?
L'homme corsaire
La course et son ordinaire
Les armements mixtes, course déléguée ou course au service de l'État ?
« Il faut se résoudre à faire la course »

De la flibuste à la « forbannerie » (1650-1720)
Les grandes heures de la flibuste indépendante (1650-1685)
Une dominante britannique (1655-1672)
La période française (1673-1685)
Le glas de la flibuste : misère ou fortune, éclatement géographique
L'éclatement de la flibuste
La flibuste domestiquée
Les forbans : mythes et réalités

Le *corso* en Méditerranée (XVI^e^-XIX^e^ siècle)

Le laboratoire méditerranéen. Course et piraterie aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles
Corso et razzias au XVI^e^ siècle
L'apogée du corso méditerranéen : 1570-1645
Conséquences et retombées du corso
Le corso face aux transformations méditerranéennes du second XVII^e^ siècle

Déclin de la stratégie corsaire et fin du *corso* en Méditerranée (XVIII^e^-XIX^e^ siècle)
Adoption et abandon de la stratégie corsaire
La fin du corso, « brigandage maritime sous couvert de religion » (Michel Fontenay)

Course et piraterie dans l'espace atlantique (XVIII^e^-XIX^e^ siècle)

La guerre de course britannique (1777-1815)

La course dans la Royal Navy

« Prize money was the chief attraction of naval service » (Daniel A. Baugh)

L'attrait ambigu des parts de prise

Le cadre juridique des prises

Une chance réservée aux « happy few »

La course privée des « privateers »

Le cadre réglementaire

La lettre de marque

Le traitement des prises

Les différents types de corsaires britanniques

Les bâtiments de guerre privés

Les navires marchands armés

Les bâtiments de la Compagnie des Indes

Les zones d'activité

Les bâtiments de guerre privés de haute mer

Les corsaires coloniaux

La guerre de course française en Atlantique sous Louis XV et Louis XVI (1744-1783)

La guerre de course sous Louis XV

La guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)

La guerre de Sept Ans (1756-1763)

La guerre de course sous Louis XVI

La guerre de course française en Atlantique sous la République et le Premier Empire (1793-1815)

La guerre de course française sous la République

La guerre de course française sous le Premier Empire

La course maritime en Amérique, de la guerre anglo-américaine de 1812 aux indépendances de l'Amérique espagnole (1812-1823)

Course et piraterie dans le monde asiatique (XVI^{e}-XIX^{e} siècle)

Corsaires et pirates dans l'océan Indien (1500-1850)

La domination maritime des Portugais (1502-1620)

Retour des pirates (1620-1750)

La paix britannique (1750-1850)

Piraterie en Asie orientale (XIV^e^-XIX^e^ siècle)

Constances et variations dans le temps
Qui sont les pirates asiatiques ? Quelles sont leurs victimes ?
Des « pirates » très intégrés
La question des États et peuples « pirates »
Les Européens en Asie : des pirates d'un genre particulier ?
La lutte contre la piraterie

La piraterie en mer d'Oman au XIX^e^ siècle

Renouveau de la piraterie dans le monde (XX^e^-XXI^e^ siècle)

Pirates et corsaires au XX^e^ siècle : fortunes de mots

La piraterie à l'époque contemporaine

Définir juridiquement la piraterie
La piraterie en chiffres
Une connexion : piraterie et terrorisme ?

L'insécurité dans le golfe de Guinée au XX^e^ siècle

Un demi-siècle d'insécurité
Une structure sociale malmenée, parfois disloquée
Un développement en échec face à la malédiction des richesses
Armes et enfants-soldats, éléments d'une culture de violence enracinée dans deux décennies de conflits
L'insécurité en mer dans le golfe de Guinée, prolongement des crises à terre
Des réponses nationales, régionales et internationales encourageantes
Le cadre de sécurité de la Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest, dominé par le Nigéria
Une prévention décevante
Les succès incontestables mais limités des stratégies de résolution et de sortie des crises
Les difficultés de stabilisation durable
Une insécurité en mer persistante car enracinée à terre
Le défi incertain du delta du Niger

Comme au Sahel, la lutte contre l'insécurité côtière ne doit pas connaître les frontières

La piraterie somalienne de la fin du XX^e^ siècle au début XXI^e^ siècle

La piraterie somalienne : naissance et développement
Caractéristiques et organisation de l'activité
L'impact et la fin de la piraterie
D'un côté à l'autre de l'Afrique : la fin de la piraterie somalienne et la piraterie du golfe de Guinée

Piraterie maritime en Asie du Sud-Est (1991-2014)

Des années 1990 aux années 2000 sous influence nord-est asiatique
Les bateaux fantômes au sud de la Chine
Les réactions régionales sous influence japonaise
Des années 2000 aux années 2010 sous influence américaine
Piraterie et terrorisme
Les réactions des États riverains
Les années 2010 sous influence sud-est asiatique ?
Retour des anciens pirates et des anciennes pratiques
Information Fusion Centre et autres initiatives
Conclusion : de Malacca à Makassar ?

Le pirate, le corsaire et l'archéologue

L'archéologie des navires corsaires : la parole est aux épaves !

Une fouille archéologique au long cours
La richesse d'un double témoignage

Recherches sur des épaves de navires de pirates des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles à l'îlot Madame, Sainte-Marie de Madagascar

William Condon et le Fiery Dragon
Recherches archéologiques : méthodes
Analyse géographique
Recherches sonar
Recherches archéologiques du Fiery Dragon
Stratégie
Résultats
Recherches archéologiques de « l'épave du chenal »

Stratégie
Résultats
Recherches terrestres
Administration des artefacts
Enregistrement de données de base
Enregistrement des objets archéologiques
Bilan et futures démarches

Course, piraterie et archéologie sous-marine
Le projet Utrecht
Le Whydah, un navire négrier devenu vaisseau pirate
Le Quedagh Merchant, le trésor de William Kidd au cœur d'une aire marine protégée

Conclusion : du mythe au virtuel

Le pirate de « l'Âge d'or » : élaboration d'un mythe (XVIe-XIXe siècle)

L'image, l'écran et la toile

Glossaire

Types de navires

Bibliographie
Ouvrages généraux
Droit, Course et Piraterie
Antiquité
Moyen Âge
Temps modernes
De la Révolution à la suppression de la course
De la piraterie depuis 1856
Rapports relatifs à la piraterie contemporaine
Archéologie

Liste des auteurs

Index des noms de personnes (et dynasties)

Index des noms de lieux (villes, îles, régions)

Table des cartes et des graphiques

Avertissement

Les textes sont sous la responsabilité de chaque auteur.

Abréviations

d = ducat
l-t = livre-tournois
£ = livre-sterling
fl = florin
fr = franc
$ = dollar
tx = tonneaux (jauge)
qx = quintaux

Remarque

Les noms des navires sont en *italique*.

Introduction

Histoire des pirates et des corsaires
Pirates et corsaires dans l'Histoire

Gilbert Buti et Phlippe Hroděj
Aix-Marseille Université et Université de Bretagne-Sud

La course et la piraterie constituent pour nos contemporains un sujet de rêve, d'évasion sinon de fantasme. La littérature, romanesque et scientifique, le cinéma et la bande dessinée participent à entretenir ce phénomène et à alimenter un certain légendaire, du capitaine Morgan, à Jack Sparrow, pirate hollywoodien des Caraïbes, en passant par les frères Barberousse, Mary Read, Laï Cho San sans omettre l'utopie libertaire des hommes du capitaine Misson. La situation n'est en rien nouvelle. Le prouverait la floraison de textes, mémoires et romans « extraordinaires » consacrés, dès le XVII^{e} siècle finissant, à ces aventures maritimes où l'on

confond souvent course et piraterie, comme ce fut longtemps le cas dans les faits sinon dans le droit.

Pourtant, la réalité de la course et de la piraterie ne cesse de s'enrichir de travaux d'origines et de natures diverses, qui permettent d'atteindre au plus près ces phénomènes pluriséculaires. Recherches universitaires, publications de sociétés savantes et entreprises isolées apportent leurs lots de connaissances où se côtoient biographies – sinon hagiographies –, monographies portuaires, récits de combats, réflexions stratégiques et préoccupations économiques. La production scientifique témoigne de cette richesse et de l'élan donné par le colloque international d'histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975{1}.

Au reste, le boom éditorial enregistré dans les années 1995-2010 est en adéquation avec le nombre d'attaques de pirates et de prises enregistrées dans le monde, depuis 1991, par le Bureau maritime international{2}. Le léger reflux actuel résulte peut-être du récent recul officiel de ces agressions. De qualité inégale, ces travaux répondent en partie à une demande sociale qui vise à comprendre le renouveau de la piraterie, ses mécanismes et ses incidences, politiques, économiques, sociales et anthropologiques. Ces comportements, qui paraissaient d'un autre âge, ont initié des colloques, des journées d'études et lancé des programmes de recherche nourris par la relecture – à la lumière du temps présent – de documents connus, par l'ouverture de nouveaux dossiers et par l'apport de fouilles archéologiques. Cette masse documentaire a contribué à l'essor de problématiques nouvelles et à la reformulation de certaines, en élargissant les espaces géographiques traditionnellement visités et en mobilisant les différents champs ou domaines des sciences humaines. Dans ces travaux se retrouvent quelques questionnements majeurs qui concernent les stratégies militaires, le financement des entreprises, la rentabilité des opérations, les relations sociales, la composition des réseaux si difficiles à décrypter et les problèmes juridiques tout aussi complexes à aborder. Autant d'éléments qui appellent, assurément, une approche pluridisciplinaire.

Dans cette foisonnante production, le regard croisé d'historiens, géographes, juristes, archéologues, économistes et militaires fournit des éclairages nouveaux sur ces pratiques anciennes revenues parmi nous avec la large couverture médiatique que l'on sait. L'*Histoire des pirates et des corsaires*, qui s'inscrit en complément du *Dictionnaire des corsaires et des pirates* (CNRS Éditions, 2013), n'a pas l'ambition de fournir un tableau

exhaustif, moins encore définitif. Elle entend se placer sur la longue durée en accordant une écoute aux balbutiements de ces aventures maritimes dont les temps forts se situent au XVII^e^ siècle, tout au moins en Europe et, logiquement, dans la production littéraire européenne. Sans accorder pour autant une exclusivité à la situation de cet espace, il est indispensable – là se situe peut-être le « mérite » de la piraterie contemporaine – de se montrer attentifs aux territoires extraeuropéens. Le continent américain, le monde indien, les rivages africains et l'espace asiatique doivent être associés à cette lecture globale et diverse par l'originalité des situations, leurs contextes et leurs enjeux, leurs succès et leurs échecs.

« Course et piraterie, pensera cependant le lecteur, c'est souvent la même chose : des cruautés analogues, des contraintes qui s'imposent, monotones, pour la conduite des opérations, la vente des esclaves ou des marchandises dérobées » (Fernand Braudel). À la question : « qu'est-ce qu'un corsaire ? » la réponse qui revient dans de nombreux textes jusqu'au XVIII^e^ siècle est souvent identique : « c'est toujours un pendu ! ». La confusion est de mise lorsqu'on cherche à définir le pirate comme le fait l'auteur de ce *Dictionnaire de Droit et de Pratique*, publié en 1740, et selon lequel : « Les pirates sont des corsaires, écumeurs des mers... » Pourtant, course et piraterie, voire flibuste, ne sont pas interchangeables et méritent quelques mises au point.

À l'origine, le corsaire est un navire armé et financé par un particulier ou quelques associés pour « courir sus sur la mer aux ennemis du roi. » Le nom est ensuite attribué à celui qui commande le navire. Les États de l'Europe occidentale ont cherché, à partir de la fin du Moyen Âge, à utiliser ces corsaires contre les puissances ennemies. La course est alors une activité occasionnelle, pratiquée seulement en temps de guerre sous couvert d'un pavillon de nationalité. Le corsaire, auxiliaire de l'État, agit légalement après avoir reçu d'un représentant de celui-ci une autorisation, sous la forme d'une lettre de marque ou commission en guerre, qu'il doit présenter à l'ennemi en cas de prise. En l'absence de ce document il est, avec son équipage, considéré comme pirate et risque la pendaison. Le corsaire doit diriger ses opérations contre les seuls ennemis déclarés et respecter les pavillons neutres et alliés. Un navire marchand peut, si l'occasion se présente au cours d'une expédition commerciale, participer à la course et prendre un navire ennemi à condition d'être muni d'une commission dite « en guerre et marchandises ». L'État peut également louer ou prêter ses

navires à des particuliers ou demander à ses navires, dans une stratégie corsaire, de s'emparer et non de détruire des navires ennemis pour les revendre et affaiblir l'adversaire. La législation diffère selon les États. En Angleterre l'armateur doit acheter une lettre de marque pour le corsaire (d'où son nom de *privateer*) en précisant la nation visée et doit effectuer autant d'achats que de nationalités à combattre. La course, dite aussi *caprerie* en Manche et mer du Nord, est avant tout affaire commerciale et nationale.

En contrepoint, le pirate ou forban, qui utilise aussi la violence et qui cherche comme le corsaire à s'approprier une proie dans une logique de profit, opère pour son propre compte, « fait la guerre à toutes les nations », en période de conflit comme en temps de paix, et ne respecte pas le droit des neutres. Pris, il est pendu haut et court avec ses complices. La situation est autrement complexe en Méditerranée où la piraterie, très ancienne, est difficile à séparer de la course. Cette dernière présente néanmoins un certain nombre de spécificités, dans la mesure où se superpose aux objectifs économiques, la lutte entre la Croix et le Croissant. Cependant, ce conflit, qui a été vif aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles, tend à perdre de son intensité au XVIII^e^ siècle pour laisser davantage de place aux préoccupations marchandes et autres « rapines sous couvert de religion » (M. Fontenay).

Sur le plan du droit international la distinction entre piraterie et course s'est faite lentement. La législation s'est progressivement mise en place au cours des XIV^e^ et XVI^e^ siècles, sans être toujours respectée. Au reste, sans affirmer que dans tout corsaire sommeille un pirate, force est de reconnaître que l'intérêt privé n'a pas toujours coïncidé avec celui de l'État. Ne signale-t-on pas à Saint-Malo la présence, au XVI^e^ siècle, d'une association composée d'équipages de navires corsaires ayant pour objectif de maintenir dans le secret les détournements de prises réalisés au détriment de l'État ? Néanmoins, non seulement la course n'est pas fille de la piraterie, mais elle est née d'une réaction contre le brigandage maritime et l'appropriation des biens d'autrui. Dans certains territoires au Moyen Âge, où course et piraterie restent encore mal connues dans une historiographie néanmoins en plein renouvellement, les autorités supérieures délivraient à des particuliers des autorisations d'armer en guerre contre les ressortissants d'un État ennemi. Il s'agissait pour un suzerain, incapable d'entreprendre la guerre sur mer faute de navires, d'hommes ou de capitaux, de déléguer ce droit. Dans quelques villes de la mer du Nord et de la Baltique des marchands qui s'attachaient à

réprimer la piraterie tendirent à définir juridiquement le corsaire à partir du droit de représailles. En temps de paix, ce droit donnait à un particulier le moyen d'obtenir réparation d'un tort qu'il aurait subi. En vertu de cette autorisation, il pouvait se retourner contre n'importe quel marchand ou armateur de la localité de celui qui avait porté atteinte à ses biens. Ce recours à la force, qui s'exerçait avec accord tacite ou explicite des États en cause, a nourri depuis le Ve siècle une importante législation qui reste souvent obscure à débrouiller. Cette vengeance maritime légale s'est codifiée peu à peu dans le contexte de guerre permanente qui fut celui de l'Europe des XIVe et XVe siècles. Des cours de justice se mirent en place pour accorder aux victimes de forfaits des lettres leur permettant de franchir la « marche » ou « marque » c'est-à-dire la frontière. C'est également à l'occasion de la guerre de Cent Ans qu'apparurent des commissions chargées, la paix revenue, de régler les contentieux liés aux captures. L'ordonnance du roi de France Charles V, qui pose en 1373 les éléments relatifs au mode de liquidation des prises, peut être considérée comme base de la jurisprudence européenne en la matière. Néanmoins, de la fin du Moyen Âge au milieu du XVIIe siècle s'étend une longue période durant laquelle il n'est pas toujours aisé de distinguer la course de la piraterie. Après la bataille de Lépante (1571) où les forces ottomanes se sont opposées aux flottes vénitienne et espagnole avec l'appui de la papauté, la guerre des *armadas* est pratiquement terminée. La paix n'est pas pour autant assurée et la course apparaît, selon la fameuse formule de Fernand Braudel, comme la « forme supplétive de la grande guerre » tandis qu'elle connaît, dans les Antilles, un développement original avec la flibuste.

Les flibustiers ou « Frères de la côte » et les boucaniers constituent un cas particulier, ne serait-ce que par l'espace qui est le leur à savoir la mer des Caraïbes où les Espagnols et Portugais prétendaient, depuis la fin du XVe siècle en vertu du traité de Tordesillas (1494), à un monopole du commerce colonial. Aussi, pour se glisser dans les affaires américaines, des marchands et aventuriers eurent recours à la contrebande ou « commerce au bout de la pique » avec l'accord tacite de leurs États. Les autorités espagnoles les considérèrent comme des pirates passibles de la pendaison, ce qui ne manqua pas d'envenimer les relations entre les puissances européennes qui tendirent toutefois, dans leurs négociations, à ne pas tenir compte des litiges outre-mer, tout au moins à l'ouest de la ligne de partage définie par le traité de Tordesillas. C'est dans ce contexte que se développa

la flibuste. Les premiers flibustiers furent probablement des Français accoutumés, depuis le début du XVI^e^ siècle, à fréquenter l'océan Atlantique, attaquant un galion près des Açores ou s'emparant, dans les Antilles, d'un bourg défendu par de modestes palissades de bois. Les Anglais, pour des motifs plus économiques que politiques, se lancèrent à leur tour dans l'aventure au cours des années 1560, alors que la France était en proie à des troubles religieux. Les « *sea dogs* » de la reine Élisabeth, qui bénéficiaient de l'expérience française, furent suivis, au début du XVII^e^ siècle, par les « Gueux de la mer » hollandais. Le nom de flibuste proviendrait de l'anglais *flibutor* ou *freebooter* ou *filibuster* emprunté au néerlandais *vrijbooter* ou *vrijbuiter* qui signifie « faire librement du butin » ou plus simplement « butiner ». Les boucaniers, soldats en rupture de ban qui ne trouvaient plus à chasser les taureaux sauvages à Saint-Domingue – dont ils fumaient sur des claies de la viande dite *boucan* en langue caraïbe –, rejoignirent alors les flibustiers. Ils apportèrent notamment leur expérience dans le maniement des armes à feu, et particulièrement dans celui de leur fusil, « boucanier » au canon long de 1,45 mètre. Ce canon les accompagne généralement dans les représentations qui ont été laissées de ces personnages établis, à partir de 1640, au nord de l'île de Saint-Domingue – ancienne *Hispaniola*, actuelle Haïti – sur l'île de la Tortue, longue de 25 km et large de 9. Ces hommes furent rejoints par des aventuriers de toutes nationalités et de toutes origines sociales, du noble éloigné pour affaires d'honneur au marin déserteur en passant par des esclaves en fuite, dits « nègres marrons » qui représentèrent jusqu'à 25 % des effectifs de la flibuste au début du XVIII^e^ siècle. Ignorée du droit international, la flibuste ne relève pas vraiment de la piraterie car les flibustiers n'agissaient pas contre les lois de leur prince, épargnaient leurs compatriotes et servaient les intérêts économiques de leur pays. En cela, en suivant Michel Fontenay, nous pouvons dire que la flibuste est la « cousine de la course, un brigandage incessant où l'esprit de lucre se pare d'un drapeau idéologique – ici le combat contre l'Espagne – pour couvrir des rapines peu glorieuses. » La flibuste présentait également une dimension religieuse originale dans la mesure où ses adeptes venaient souvent du monde protestant : c'était certes le cas des « *sea dogs* » anglais et des « Gueux de la mer » hollandais mais aussi de Français de Normandie (Dieppe, Le Havre, Honfleur), Saintonge (La Rochelle) ou Gascogne. Que l'on songe à Le Vasseur et à sa république huguenote à l'île de la Tortue, à François Nau dit l'Olonnais et aux « Frères

de la côte » qui se glorifiaient des prises faites sur les « papistes » espagnols pour lesquels *corsarios* et *luteranos* étaient devenus synonymes !

Plus encore que les écrits d'Exquemelin, ce sont les pages de Daniel Defoe, père du fameux *Robinson Crusoe*, publiées à Londres entre 1724 et 1728, probablement sous le pseudonyme de Capitaine Charles Johnson avec pour titre *Histoire générale des plus fameux Pyrates*, qui ont façonné une partie de la saga de la flibuste et du mythe de *Libertalia*, cette société utopique avec Madagascar pour cadre et le capitaine Misson pour héros. Là se trouvent tracés les portraits hauts en couleurs de quelques figures à commencer par celles de Mary Read et Ann Bonny, engagées dans l'équipage de Jack Rackam dit Calico Jack, mais encore de Montbars « l'exterminateur », d'Henry Morgan ou de l'Olonnais capable d'arracher le cœur d'un captif vivant et de le manger cru pour dissuader ses ennemis de poursuivre la lutte ! Tué et mis en pièce, il aurait été rôti et dévoré par les Indiens Bravos, dans le golfe de Carthagène, après avoir fait naufrage...À partir du milieu du XVII^e^ siècle, la petite flibuste, qui multipliait les coups de main, et la grande flibuste, qui menait des expéditions en temps de guerre, troublèrent l'économie de plantation avec main-d'œuvre servile, qui se mettait en place dans l'espace caraïbe. La situation diplomatique changeait en Europe et la turbulence des flibustiers et autres boucaniers nuisait aux trafics maritimes, notamment au marché du sucre en plein essor. À compter des années 1670, les Anglais accordèrent leur préférence au commerce licite avec l'Espagne et condamnèrent les flibustiers considérés désormais comme des pirates. Les Français emboîtèrent le pas quelques années plus tard estimant les expéditions des flibustiers peu rentables, n'enrichissant pas les colonies et portant préjudice au commerce des Indes occidentales. Ce revirement d'attitude et la répression espagnole entraînèrent la dispersion des flibustiers. Certains partirent pour la mer du Sud, après s'être défaits de leurs bâtiments, d'autres furent intégrés dans des armements mixtes, tandis que quelques-uns devinrent de respectables propriétaires qui fréquentaient les conseils souverains.

En Europe, l'apogée de la course et de la piraterie se situe au XVII^e^ siècle, notamment durant les guerres du long règne de Louis XIV qui virent s'affronter, dans les espaces atlantique et méditerranéen, les grandes puissances maritimes, essentiellement l'Angleterre, les Provinces-Unies, la France et l'Espagne. À partir du début du XVIII^e^ siècle, les activités corsaires

déclinèrent et, sans être négligeables, devinrent secondaires, faisant toutefois montre d'une certaine vitalité dans les eaux moins contrôlées de l'océan Indien. Dans la première moitié du XIX^e^ siècle, alors que la piraterie était active en Amérique du Sud et restait dynamique en Asie orientale, un changement profond intervint en Europe. La validité de la course animait de nombreux débats entre les grandes puissances tandis que des changements techniques (armement, blindage, machine à vapeur) conduisaient à une séparation définitive entre le navire de guerre et le navire de commerce ou permettaient de franchir un nouveau palier, à l'instar de l'apparition du vaisseau de ligne au milieu du XVII^e^ siècle. Mais dans le premier cas, la parade avait été trouvée par les armateurs et les marins grâce à l'armement mixte : des vaisseaux de 1^er^ rang, peu il est vrai, avaient même été engagés dans des opérations de course. Désormais le mélange des genres n'était plus possible entre bâtiments de guerre et navires de commerce. C'est dans cette conjoncture que la course pratiquée par des particuliers fut officiellement interdite en 1856 par la Convention de Paris, qui mit un terme à la guerre de Crimée. La France, l'Angleterre, la Russie, l'Autriche, la Prusse, la Turquie et la Sardaigne figurent parmi les signataires. D'autres États suivront mais non l'Espagne, le Mexique et les États-Unis. Cette Convention a mis hors-la-loi la figure emblématique du corsaire et une pratique pluriséculaire. Une guerre de course sous-marine fut menée pendant la Première Guerre mondiale par la marine allemande pour détruire le commerce ennemi. Elle s'apparente alors à la destruction des *busses* harenguières ordonnée sous l'Ancien Régime par les États espagnol, néerlandais ou français, qui ne cherchaient pas à s'emparer systématiquement des bâtiments ennemis.

En revanche, la piraterie a connu épisodiquement et connaît à la fin du XX^e^ siècle un renouveau en certaines parties du monde – golfe de Guinée, détroit de Malacca et côtes de Somalie – réveillant les craintes de naguère brouillées par la légende qui entoure le romantique pirate des Caraïbes, résultat quant à lui d'une histoire tout aussi complexe.

« Selon les informations recueillies », comme disent les journalistes, Jack Sparrow serait le produit de la fusion de deux pirates. John Ward alias Yüsuf Raïs alias capitaine Wardiyya (v.1623) serait le premier à offrir une facette de la personnalité du héros. Pêcheur du Kent, passé dans la *Navy*, il est pirate dans le sud de l'Angleterre avant de rejoindre les Barbaresques en Méditerranée. Quel rapport avec Sparrow ? Des équipages formés de renégats, Anglais, Hollandais et Espagnols rachetés par lui au bagne de

Tunis, et des Turcs. Le fait de s'acoquiner avec le roi des voleurs à savoir Osmân Bey, aga des janissaires qui lui prête ses soldats, le fait d'avoir « mangé à tous les râteliers » (ne tente-t-il pas d'obtenir un pardon du duc de Toscane, négociant aussi avec les Anglais ?). Rien pour le physique – petit, barbu, parlant peu, jurant beaucoup – mais on le dit généreux et courageux, sans doute bigame. Le second élément de composition est John Rackam, dit Calico Jack. Amant de deux femmes pirates toutes deux enceintes de lui au moment de sa capture, Calico Jack est généreux, mais hésitant et maladroit : il libère par exemple des forçats destinés au travail des plantations et repris peu après. Lui aussi court après le pardon sans se donner les moyens de l'obtenir vraiment, trahissant sa promesse. Ses « amies » ne se priveront pas, avant son exécution, de lui reprocher son manque de courage. Finalement la réalité est toujours plus riche que la fiction et Jean Moineau n'a eu qu'à se baisser pour constituer son personnage.

Dans cette histoire en construction, une étude reste à effectuer quant à l'enrichissement des assureurs lors de l'âge d'or de la piraterie jusqu'en 1725. Une autre sur les avantages qu'ont pu en tirer les nations européennes, dites lésées, dans leur volonté d'instaurer une police des mers en affichant une politique plus interventionniste. Le scénario a-t-il vraiment évolué ? Ces dernières années, les compagnies d'assurance ont réalisé de véritables fortunes si tant est que se détourner de la route la plus rapide (mer Rouge et canal de Suez) pour un pétrolier ou un porte-conteneurs, c'est-à-dire emprunter le canal du Mozambique pour doubler le cap de Bonne-Espérance, est une route suffisamment longue pour accepter les hausses des taux. Des milices privées font leur apparition ; peut-être de futurs flibustiers ? Tourneront-ils forbans lorsqu'ils n'auront plus cette utilité que les États maritimes appauvris leur ont déléguée ? Les marines indienne, chinoise ou relevant de l'ASEAN, sous prétexte de rétablir l'ordre, n'oublient pas que l'appropriation des territoires maritimes relève de la dernière conquête possible sur Terre. Socotra, base portugaise enlevée sans grand effort par le Lion des mers, Alfonso de Albuquerque, n'est plus ce lieu excentré n'empêchant en rien la navigation arabe en mer Rouge. Aujourd'hui, l'endroit intéresse bien des nations. L'aventure des « Frères de la côte » est-elle à ce point derrière nous ? Sans doute faut-il veiller à se souvenir que les trésors seuls sont enterrés, pas les fantômes...

La piraterie dans la Méditerranée antique

L'Antiquité classique et la piraterie

Pascal Arnaud
Professeur d'histoire
Université Lumière - Lyon 2
Institut Universitaire de France
CNRS (Hisoma, UMR 5189, Maison de l'Orient et de la Méditerranée)

Parmi les legs les moins glorieux dont nous sommes redevables à l'Antiquité figure le mot même de pirate. Il n'est pourtant pas d'apparition très ancienne, puisqu'on le trouve pour la première fois dans des inscriptions dès le milieu du III^e^ siècle av. J.-C.{3} Il se diffuse alors très rapidement à partir de cette date, et, sans jamais vraiment les remplacer jusqu'à la fin l'Antiquité, il prend peu à peu le relais de mots qui s'attachaient génériquement au brigand, et que seul le contexte désignait comme des brigands qui considéraient l'espace maritime (les côtes aussi bien que les mers) comme étant le lieu privilégié d'exercice de leur activité professionnelle.

L'apparente familiarité du vocabulaire ne doit pourtant pas nous faire oublier la possibilité d'une spécificité antique de ce concept. Les études consacrées à la piraterie antique avaient été assez peu nombreuses, eu égard

l'ampleur d'un phénomène qui a été à la fois un élément structurant des mers anciennes et un thème constitutif de l'univers romanesque. Notre connaissance de la piraterie antique reste de fait principalement liée à une documentation textuelle d'usage moins évident qu'il n'y paraît. Pour cette raison, il nous semble opportun de nous arrêter sur notre documentation elle-même et sur les mots, puis sur les réalités qu'ils décrivent, avant de postuler qu'ils recouvrent le même sens que celui que l'on place ordinairement derrière la notion moderne de piraterie.

Nos sources sont en effet souvent porteuses de stéréotypes littéraires et moraux ou d'arrière-pensées idéologiques, et ne nous permettent pas toujours de nous faire une idée très claire de la réalité du phénomène de la piraterie et de son évolution, surtout à une échelle de temps aussi large que celle des 1 500 ans qui séparent les poèmes homériques de la conquête arabe. L'archéologie est de son côté dramatiquement silencieuse : P.-A. Gianfrotta{4} a fait justice de la plupart des interprétations qui ont conduit à reconnaître un peu hâtivement des traces archéologiques d'actes de piraterie, et abouti à la conclusion que le dossier archéologique de la piraterie était à peu près vide, si l'on excepte les armements défensifs parfois présents à bord, à poste dans la cabine de commandement{5}. Seul un navire porte les traces archéologiquement incontestables d'un naufrage consécutif à une attaque violente, ce qui, nous le verrons, ne constitue du reste pas un élément suffisant pour conclure à une attaque de pirates.

La nature de l'objet à étudier est précisément extrêmement problématique. Les travaux récents de Ph. De Souza ont grandement contribué à accroître notre connaissance d'une piraterie qu'il a définie comme « armed robbery involving the use of ships »{6} : un « vol à main armé mettant en jeu l'utilisation de navires ». L'existence d'une telle définition était en soi un progrès immense qui a été l'une des clés de cette synthèse, mais le détail de son contenu est sans doute plus problématique qu'il n'y paraît. Elle conduit en effet à considérer comme actes de piraterie toutes les formes de la violence maritime se traduisant par un « vol ». Or, parmi ces formes, un certain nombre étaient parfaitement légales ou réputées légitimes, et n'étaient absolument pas à compter au nombre des actes de piraterie du point de vue de leurs contemporains. La violence d'État, qui occupe une place importante dans les travaux de Ph. De Souza, est une réalité constitutive des mondes anciens totalement intégrée à leurs systèmes normatifs. Elle peut aujourd'hui choquer un esprit moderne, mais

réduire la piraterie à une forme d'action sans prise en compte du système normatif dans lequel elle s'inscrit fait courir le risque d'introduire dans l'analyse une confusion et des anachronismes dangereux.

Les formes légales de la saisie par la force, privée ou publique, du bien d'autrui à partir de navires, nous semblent en effet étrangères *stricto sensu* au débat relatif à la piraterie. Elles peuvent en revanche ouvrir la porte à une analyse plus fine des formes, légales et illégales, de la violence sur mer en vue de s'approprier le bien d'autrui, ainsi que de leur traitement, variable d'un contexte normatif à un autre. Des périodes plus récentes nous ont montré l'importance de la normation et de l'intégration juridique de la violence d'État à travers le règlement de la prise, des lettres de marque et du droit de représailles. Utiliser une taxinomie très contemporaine (elle-même issue d'une normativité particulière) assimilant la violence maritime d'État à de la piraterie ne peut rendre compte de façon pleinement satisfaisante des réalités perçues – que ce fût ou non de façon consensuelle – comme procédant de la sphère de l'illégalité, qui définit pour les Anciens la piraterie. La question est donc de savoir si l'on écrit une histoire de la razzia littorale et de l'arraisonnement en mer ou une histoire de ses formes illégales ou non conventionnelles, caractérisant la piraterie, et les marges parfois confuses de la légalité et de l'illégalité. Nous avons essayé de nous en tenir à ce second parti, sans mésestimer le flou qui s'attache souvent à ces limites.

Définir la piraterie par rapport aux formes légitimes de la violence maritime est en effet une étape à notre sens nécessaire qui appelle sans doute un peu plus d'attention que ne lui en a généralement consacré l'érudition romaine, faute souvent de pouvoir le faire sur la base de la documentation existante. On ne peut en revanche que rejoindre Ph. De Souza lorsqu'il souligne le caractère éminemment subjectif de la désignation de « pirate » et de l'accusation de « piraterie » dans la sphère de la violence maritime, où droit, pouvoir et violence entretiennent des rapports complexes au sein d'un processus de normation des usages de la mer, sans doute moins achevé qu'il pouvait l'être à l'époque moderne. Si le terme de « course » ne répond à aucune réalité juridique de l'Antiquité, il existe bien dès l'Antiquité des moyens légitimes et d'autres, réputés illégitimes, de s'approprier par la violence sur mer le bien d'autrui, et la frontière entre les deux est souvent moins établie qu'il n'y paraît de prime abord.

Pour cette raison aussi, il nous a semblé essentiel, au risque de paraître manquer d'imagination, de partir des mots grecs et latins et des ébauches de définitions données par les Anciens, pour les remettre en perspective et tenter de préciser, sur cette base, quels ont été les rapports complexes de la piraterie et de l'État, dans un monde qui ignore la course au sens moderne du terme, mais qui a largement recours aux mercenaires dans tous ses conflits, sur terre et sur mer, quelles ont été les formes discriminantes de la piraterie, avant d'ébaucher une esquisse d'évolution historique qui, à quelques détails près, pas toujours négligeables, est aujourd'hui l'objet d'un relatif consensus.

La notion de piraterie chez les auteurs anciens, ses implications

Les plus anciennes dénominations du pirate le caractérisent comme un brigand. Les mots *lèïstès* en grec, *praedo* en latin, désignent en effet un brigand, ou plus exactement un prédateur, défini par le butin posé en principe de son action. Le *lèïstès* ou le *praedo*{7} sont violents dans le seul but de faire du butin, et non au titre d'une exigence supérieure. Qu'ils exercent leurs talents sur terre ou sur mer ne change rien à leur définition. La question quasi rituelle, posée dans l'*Odyssée* par les habitants de la côte où l'étranger débarque{8} est la suivante : « Étrangers, qui êtes-vous ? D'où venez-vous à travers les routes de la mer ? Voyagez-vous à des fins de commerce, ou errez-vous à l'aventure comme des brigands, risquant corps et âme, porteurs de malheur pour les autres peuples ? ». Le nom et l'origine sont les premières questions. Suit l'opposition entre deux figures antithétiques du navigateur inconnu : le marchand à la route établie (et supposé dérouté), porteur d'échange, et le brigand, errant sans destination établie à la surface des mers, et apportant avec lui le malheur, la mort et la destruction.

La guerre, on le voit, est absente de la question posée. L'ennemi est supposé connu et identifié. Il est irréductible à l'étranger. Par nature, le pirate est défini comme un individu, engagé dans une forme de violence privée. Il s'oppose ainsi à la violence d'État, posée par principe comme légitime. C'est encore la définition que donne au IIIe siècle de l'ère chrétienne le jurisconsulte (et préfet du prétoire) Ulpien{9} : « on entend par “ennemisĀ ceux auxquels le peuple Romain a déclaré la guerre sous une

forme publique ou ceux qui en ont fait autant à l'égard du peuple Romain. Tout le reste est dit “brigandĀ ou “pirateĀ. »

Il n'est pas moins remarquable que le droit soit absent de la définition homérique du brigand. Ce qui est en jeu, ce n'est pas le droit dont se revendique ou pas l'action, mais l'action elle-même : la saisie du bien d'autrui comme seule motivation de la violence. Le droit de *léïsteïn* peut du reste être reconnu et encadré par les traités, ainsi qu'on le verra, et c'est là une différence majeure avec le pirate. Contrairement à la razzia ou au butin acquis par la violence même en dehors d'une action de guerre, l'action de piraterie, qui naît avec le mot de pirate est par nature contraire au droit, alors que pillage et razzia peuvent être de droit sous certaines conditions. Le terme initialement retenu pour caractériser la « piraterie » est de ce fait irréductible à un manquement au droit. Il est de nature phénoménologique et définit une action. Même si le terme *léïsteïn* tend à se connoter d'une valeur péjorative, son utilisation dans les traités montre qu'il n'est jamais irréductible à la piraterie. C'est dans le monde grec hellénistique, qui a inventé le mot « pirate », et dans l'univers juridique de la Rome républicaine que la piraterie est définie par la saisie du bien d'autrui sans droit, ni indemnisation, au terme d'une action violente{10}.

La caractérisation comme acte de piraterie d'une action violente accomplie en réunion, en dehors des cadres légitimes, a ceci de particulier qu'elle procède toujours à un degré variable d'un regard subjectif de la victime sur le tort qu'elle a subi. Elle place cette action hors des cadres du droit de la guerre, hors des conventions, et hors des limites de la justice, que celle-ci soit de nature privée ou publique. Elle laisse donc une large place à l'interprétation et doit être analysée à travers le filtre d'une relative polysémie qui ne nous autorise pas à la limiter strictement à la recherche des formes modernes de la piraterie. Aux V^e^-IV^e^ siècles av. J.-C., l'introduction dans les traités des conventions judiciaires (*symbola*) fixant les procédures arbitrales déployées afin de régler les conflits issus de la pratique commerciale de la mer ont contribué à cadrer (à défaut de les éliminer) les usages de la violence maritime. Elles permirent également de placer une limite, si théorique qu'elle fût, entre le légitime et l'illégitime en matière d'usage de la violence sur mer en vue de transférer la propriété du bien d'autrui{11}.

Une fois caractérisés les usages légitimes de la violence maritime en temps de guerre et en temps de paix, il devient possible de définir les usages

illégitimes de la violence maritime au même titre que le brigandage constitue un usage illégitime de la violence sur terre. Les formes de la violence sont normées dans les systèmes relationnels de l'Antiquité, beaucoup plus violents que ceux des sociétés modernes et post-modernes, qu'il s'agisse de vengeance ou de réparation privée, ou de relations interétatiques. La vengeance ou la réparation privée, progressivement assumée par la norme civique, d'une part, et l'État institutionnel de guerre, d'autre part, laissaient de nombreux espaces interstitiels à des formes de violence aux limites de la légalité. Si les marqueurs de la légalité et de l'illégalité ne posent guère de problèmes, leurs limites sont souvent beaucoup moins claires. Même si la violence maritime exercée en dehors des cas particuliers de la guerre ou des traités apparaît de façon croissante comme une entorse au droit justifiant le cas échéant une intervention militaire, il semble qu'une large part d'appréciation soit restée aux parties en présence... Dès le milieu du Ve siècle av. J.-C., les termes hérités de la tradition homérique ont néanmoins acquis peu à peu une connotation de plus en plus antithétique de la civilisation, de la cité, qui en est l'illustration, et de la loi, qui en est le ciment, et tendent à placer résolument leurs auteurs dans la sphère de l'illégalité.

Le IVe siècle av. J.-C. voit l'apparition du terme *katapontistès*, « celui qui jette à la mer ». C'est un terme rare, présent à trois reprises, dans deux discours d'Isocrate, puis deux fois dans un même discours de Démosthène{12}, le plus souvent associé à celui de *léïstès*. Il disparaît ensuite du vocabulaire avant d'être ressuscité par la cuistrerie de la littérature grecque impériale, à la fois désireuse d'utiliser un mot rare et vieilli et de retrouver le champ sémantique de la violence aveugle et destructrice qui s'y attachait initialement. Le *katapontistès* ne se borne pas à ravir le bien d'autrui ou les personnes. Il les livre à la mer, lieu de non-retour par excellence. Cette désignation prive alors le pirate du peu de justification dont sa violence pouvait se targuer : l'appât du gain.

L'émergence du terme « pirate » dans des inscriptions publiques au IIIe siècle av. J.-C., s'inscrit sans doute au terme de ce lent processus de normation de la violence maritime. Le développement considérable de la violence maritime d'État, à partir de la guerre du Péloponnèse, a banalisé la razzia et lui a donné une légitimité. Le verbe *leïsteïn* et ses dérivés ne suffisent alors plus à caractériser ce qui fait le cœur de la piraterie : son caractère illégitime ou réputé tel. Initialement dérivé du sens militaire du

verbe *peiraô*, « attaquer »[13], le mot grec *peïrata* rajoute définitivement au champ sémantique de la prédation celui de l'assaut militaire subi par la victime en dehors de l'état de guerre. Elle introduit l'idée de l'illégalité et, bientôt, celle de l'individu et de l'individualisme. Elle a conféré de ce fait au terme de *peïrata* (lat. *pirata*) un champ sémantique considérablement, plus complexe que celui de *léïstès* et de son activité, *leïsteïn*.

Elle coïncide avec une période durant laquelle la piraterie avait atteint des proportions jusque-là inconnues et était devenue un fléau insupportable qui a certainement été à l'origine d'un choc psychologique profond pour les cités grecques. À la fin du V^e^ siècle av. J.-C., le premier livre de la *Guerre du Péloponnèse* de Thucydide (livre désigné par la tradition moderne comme l'*Archéologie de la Grèce*) nous montre comment la piraterie est à ses yeux le symbole de l'époque héroïque, ou, en d'autres termes, de la protohistoire idéalisée du monde grec, antérieure à la cité et caractérisée, dans cette reconstruction théorique, par le primitivisme prêté à l'état pré-politique. Ce n'est du reste pas l'effet du hasard s'il attribue à Minos, futur juge des Enfers, et incarnation idéale de la Justice, d'avoir le premier établi la limite entre piraterie et guerre sur mer, et utilisé sa force navale non pour le pillage, mais pour nettoyer la mer des pirates. Au milieu du III^e^ siècle av. J.-C., Ératosthène de Cyrène, célèbre directeur de la bibliothèque d'Alexandrie sous le règne de Ptolémée III Évergète, se faisait l'écho de cette idée en renvoyant également piraterie et cabotage commercial à ce même âge héroïque et aux âges sombres de l'histoire grecque.

À l'époque d'Ératosthène, renvoyer la piraterie à l'âge héroïque pourrait être pur aveuglement si pour tous ces auteurs, au même titre que le brigandage, la piraterie n'était avant tout la marque d'un état inférieur à celui de civilisation (et donc de cité pour un Grec), en même temps qu'une menace pour la civilisation dont l'un des piliers est constitué, dès Homère, par le commerce. Le marchand d'un côté, le pirate de l'autre, illustrent tous deux le progrès ou l'arriération (voire la régression), le mieux-être ou le mal-être. La question posée à l'étranger par Homère, projette le lecteur dans cette dualité fondamentale qui renvoie le pirate à la sphère de la sous-humanité.

L'apparition du terme « pirate » a indubitablement été l'occasion de motiver, au sens où l'entendent les linguistes, une notion qui avait perdu de son sens premier en ramenant la piraterie à la figure du pirate. Celle d'un

individu, d'abord. À la différence de la plupart des « brigands maritimes » antérieurs, les pirates des IIIe et IIe siècles sont aussi des individus, que l'on peut nommer, les chefs connus de groupes organisés selon un système hiérarchisé à l'instar des flottes régulières et de leurs amiraux. Cette terminologie nouvelle accompagne l'émergence d'une piraterie structurée impliquant des flottes permanentes et non plus l'activité occasionnelle d'un navire. C'est l'époque où l'on a fabriqué, sur le modèle de la désignation d'archi-pilote en usage dans les flottes des Lagides pour en caractériser l'amiral, le titre « d'archi-pirate » pour caractériser les leaders de grands groupes de pirates, opérant de façon concertée sous un commandement élargi à une flotte entière.

La professionnalisation du pirate implique un choix et un mode de vie originaux. Le pirate est aussi un homme qui opte pour une vie qui l'amène à « oser » (autre sens du verbe *peïraô*), c'est-à-dire à risquer sa vie pour un enjeu étranger à l'idéal civique, qui avait fixé de façon très stricte les règles collectives de la mise en jeu de sa vie. Il les fixe sans aucun doute en opposant l'honneur et l'aventure, le brigandage primitif et l'art de la guerre, l'appât du gain et l'idéal civique, l'individu et l'État. Oser, c'est enfin lancer un défi à la raison qui préside dans l'univers théorique de la cité grecque à l'art de la guerre, et distingue le Grec du barbare. Cette notion a très probablement contribué à favoriser la distinction entre les violences maritimes d'État, très présentes dans le contexte troublé de la Méditerranée du IVe siècle av. J.-C., des pirateries des peuples périphériques généralement définis comme barbares ou rapportées à leurs chefs.

Elle naît en effet également à un moment du temps où émerge la figure de ce qu'Alexandre Exquemelin appelait l'aventurier, parfois fils de famille ayant choisi la voie du risque non pour sa cité, mais pour le mode de vie qu'il représentait. Plusieurs auteurs anciens se sont attachés à cette figure de l'aristocrate devenu pirate. Elle posait pour eux un problème de fond qui nous place au cœur de la crise de la cité lorsque son idéal se trouve confronté à l'idéal aristocratique. On peut le formuler en ces termes : les vertus aristocratiques, fondatrices d'un univers de la qualité, pouvaient-elles survivre au choix de la vie de pirate ? Comment l'idéal aristocratique porteur d'une certaine idée de la cité et disputé par l'idéal démocratique pouvait-il être conduit à se reporter dans une sphère antithétique de la cité ? Dans le large *excursus* qu'il a consacré aux pirates en introduction à son récit de la guerre victorieuse de Pompée contre ce fléau, Plutarque (*Vie de*

Pompée 23 [24]) s'arrête avec étonnement sur ce cas qui échappait au schéma ordinaire du pirate barbare et aventurier. Sénèque le Rhéteur – le père du philosophe – a consacré toute une controverse (exercice de rhétorique consistant à soutenir avec la même force de persuasion deux thèses opposées) au thème du jeune aristocrate devenu archi-pirate, sans nécessairement perdre les qualités propres à l'aristocrate (*Controverses*, 7.1).

Nous sommes ici à l'articulation entre deux systèmes de représentation, toujours aux antipodes du mode de fonctionnement normal de la cité : d'un côté celui d'un univers romanesque, fait d'aventures et de sentiments, de pirates qui égorgent aussi facilement qu'ils tombent amoureux, capables de noblesse autant que de la plus totale vilenie ; de l'autre côté celui d'un univers qui est l'antithèse de la cité, hiérarchisé comme elle, non dépourvu de valeurs ni de qualités morales, pratiquant la guerre à l'instar des États, mais avec pour seule motivation l'argent, et un argent utilisé hors du champ de ses usages socialement normés. On ne sait ce qu'il faut penser de la réalité de l'image des mâts plaqués d'argent et des tapis de pourpre des navires de pirates que décrit Plutarque au début de son récit de la guerre des pirates de Pompée le Grand, mais une chose est certaine : ils font écho à l'image de l'Eldorado barbare qu'incarnent les gens du pays de Tartessos, réputés abreuver leur bétail dans des mangeoires d'argent, ou les Gaulois semant l'or sur les routes ou dans les étangs et foulant symboliquement aux pieds la pourpre des généraux et des rois vainqueurs... Le passage du brigand des mers au pirate n'est pas seulement la marque de la reconnaissance de la spécificité de la piraterie et d'un modèle organisationnel ; il est aussi inséparable d'une vision générale du progrès, de la cité, de la civilisation et de la barbarie.

Le terme de pirate procède en outre toujours d'une catégorisation péjorative que l'on applique à l'autre. Il fonde une réalité doublement subjective, puisqu'elle est à la fois l'expression du regard jeté par la victime sur son agresseur, et un regard du fort ou du civilisé sur le faible ou le barbare réduit aux formes inférieures de la violence maritime. On appelle volontiers piraterie des actes de guerre caractérisés lorsque l'un des États engagés dans les actes de violence n'est pas reconnu par l'autre. On en trouvera deux illustrations principales, la première dans le traitement des puissances maritimes émergentes, la seconde dans le traitement des épisodes maritimes des guerres civiles.

Les seuls pirates barbares qui aient durablement stimulé l'imaginaire des Grecs étaient les Tyrrhéniens, désignation générique derrière laquelle se cachent indistinctement, selon les périodes, les Étrusques, Rome et les Latins ; en d'autres termes les peuples non grecs de l'Italie. La fin de la République romaine a été plus fertile en récits relatifs à ces pirates barbares. Strabon, qui écrit sa *Géographie* sous le règne de Tibère et dépend beaucoup de Posidonius d'Apamée, maître à penser de Pompée et de César, ainsi que de l'essentiel de la dernière génération de la République, dit des Sardes : « Ils habitent des cavernes et ne se soucient pas d'ensemencer les terres cultivables qu'ils possèdent, mais préfèrent piller celles des populations agricoles, soit sur place, soit en traversant la mer jusqu'à la côte en face, en particulier du côté de Pise » (5.2.7). Au IIe siècle de notre ère, l'historien Florus (1.43 = 3.9) donne à peu près la même image des pirates baléares : « Les Baléares atteints de la rage de la piraterie, avaient pendant cette période infesté les mers. On pourrait s'étonner que des êtres sauvages et vivant dans les forêts aient osé contempler les mers fût-ce du haut de leurs rochers. Ils montèrent sur de grossières embarcations (*inconditas rates*) et leurs incursions inopinées semèrent la terreur parmi ceux qui longeaient leurs côtes... ». Arriération, forêt, élevage et brigandage forment un groupe opposé à civilisation, ville, cité, agriculture, commerce, résumés dans la cité et ses lois.

Les Ligures ont fourni à la littérature tardo-républicaine et proto-impériale la référence du barbare absolu. Évoquant la défaite des Ligures Ingaunes en 181 av. J.-C., et les opérations qui conduisirent à la déportation pure et simple des Ligures Apuans l'année suivante, Tite-Live donne un résumé brutal de son appréciation des guerres contre les Ligures en caractérisant ces derniers comme « des brigands, à vrai dire, plutôt que des ennemis selon le droit »{14}. Ces « brigands » avaient lancé en 193 contre Pise un raid dont les sources anciennes estiment les effectifs à 40 000 personnes. Ce raid, tourné contre un verrou stratégique de Rome, semble avoir eu des visées éminemment militaires et est assimilable à une action de guerre. Ce fait n'échappe pas à Tite-Live (35.3) qui la décrit bien comme telle. À plusieurs reprises, il tente néanmoins de le réduire à une vaste opération de brigandage, parce qu'elle était l'œuvre de barbares parmi les barbares. La « piraterie » ligure procède donc assurément, au moins en partie, de points de vue subjectifs qui méritent un arrêt sur image.

L'accusation de « piraterie » portée contre les Ligures n'apparaît que comme justification de la guerre « juste » menée par les Romains. En 182, alors que la conquête systématique de l'Apennin ligure était engagée par Rome, un nouvel adversaire est désigné : les Ligures Ingaunes, puissante confédération qui occupait la Ligurie du Ponant. Nos sources sont d'une touchante discrétion concernant les causes de cette guerre : les Marseillais, alliés de Rome, se seraient plaints de la « piraterie ligure »[15]. C'est ainsi qu'en 181, nous trouvons Paul-Émile à la tête d'un corps expéditionnaire, et en guerre contre les Ingaunes, avec lesquels Rome était liée par traité depuis 201, et une flotte envoyée du golfe du Lion pour intercepter les navires ligures. La piraterie exercée contre un allié est le seul *casus belli* justifiant l'entrée en guerre contre un État qui ne s'était livré à aucune injustice contre Rome...

Nos sources, Plutarque et Tite-Live[16], apparemment dépendantes d'un même informateur, mettent l'accent, de façon assez rare et circonstanciée, sur les preuves de la réalité de cette activité de piraterie, en indiquant systématiquement qu'elle était pratiquée sur des navires caractéristiques (« barques - *skaphaï* - dévolues à la piraterie »), dont 32 furent effectivement saisis et sont qualifiés plus loin de « vaisseaux de guerre » (*naus*). Elles accumulent visiblement les preuves de la dimension juste de cette guerre : des navires caractérisant des pirates, accusés de sévir jusqu'à Gibraltar, et des captifs pris « sur terre et sur mer » restitués à Paul-Émile. L'envoi d'une flotte et le nombre des navires saisis suggèrent qu'il y avait chez les Ingaunes, dont l'implication dans le commerce à grande distance (jusqu'à Cadix) était notoire chez les auteurs anciens, un embryon de marine de guerre, ou à tout le moins une flotte de navires légers et rapides mus à la rame (assistée ou non par une ou plusieurs voiles). L'interdiction faite désormais aux Ligures de posséder des navires d'une taille supérieure à des « navires de trois », soit six rames, trois par bord, va dans ce sens[17]. Il serait sans doute illusoire de vouloir laver les Ligures de tout soupçon de piraterie ou d'autres formes de violence sur mer, dans un contexte où ces populations étaient en conflit patent avec les Marseillais pour la maîtrise du commerce d'exclusion fondé par les traités. Il n'en reste pas moins que l'accusation tombe tellement à point nommé, au moment où Rome désirait clairement achever la conquête de l'Apennin ligure, et est si conforme à la représentation théorique de ces barbares, qu'elle nous renvoie une fois encore à la subjectivité de la caractérisation du pirate...

Les formes de la violence pouvaient être réputées inférieures à celles qui caractérisent l'état de guerre pour des raisons variées : parce que les effectifs engagés étaient trop peu importants et indignes du qualificatif de guerre, parce que les formes de la violence étaient réputées hors des limites du champ légal de la guerre, ou encore parce que le niveau de développement de l'adversaire ne paraissait pas justifier le terme de guerre. Elles sont alors l'expression d'un regard discriminant jeté par le civilisé sur le barbare qu'il ne parvient plus à contenir, ce qui n'est évidemment pas contradictoire avec la réalité des formes de la violence mise en œuvre par le barbare.

Est-ce à dire que tous les barbares ont été assimilés par nature à de simples bandits ou à des pirates ? Assurément pas. La jurisprudence du IIIe siècle a appris à caractériser les Germains, par exemple, comme des ennemis de plein droit (*hostes publici*). Ceci a pour effet que les raids des Francs et des Saxons, traditionnellement caractérisés de « piraterie » saxonne ou franque par l'érudition moderne, n'apparaissent pas comme tels dans les textes anciens, qui les considèrent ordinairement comme des actions de guerre. Nous verrons bientôt que vers la même période, la piraterie tenait une place importante dans la pétition des belligérants à pratiquer une guerre juste.

Le traitement des épisodes navals des guerres civiles pose un problème comparable de définition. Lorsque l'empereur Auguste, dans ses *Mémoires* (§ 25) évoque l'éradication de la piraterie, sous ce mot, c'est le fils du Grand Pompée, Sextus Pompée, entré en rébellion contre César, puis contre les triumvirs, qui est visé. Au IIIe siècle de l'ère chrétienne, Carausius et Allectus donnent un bon exemple de la caractérisation des usurpateurs comme pirates. Carausius avait été envoyé en 286 par Maximien Hercule avec mission de pacifier le littoral de la Manche et de la mer du Nord en proie à des incursions de barbares. Bientôt proclamé empereur, il régna jusqu'en 293 sur un espace grossièrement compris entre les bouches du Rhin et Brest, sur le continent, et sur toutes parties de l'île de Bretagne encore contrôlées par Rome. Un de ses généraux, Allectus, l'assassina en 293, et fut proclamé empereur à son tour avant d'être lui-même vaincu par Constance-Chlore et les troupes loyalistes en 296. Dans le récit de ces campagnes, les seuls pirates qu'évoquent deux panégyriques latins{18} prononcés en l'honneur de leurs adversaires victorieux ne sont ni les Saxons ni d'autres barbares, mais... Carausius, et son lieutenant, bientôt son assassin et successeur, Allectus. Ils nous incitent à relire à travers le filtre du lexique

de l'usurpation une partie de la documentation relative à la piraterie du IIIe siècle, ainsi qu'on le verra bientôt.

La seule raison qui justifie le qualificatif de pirate est ici d'avoir exercé à partir de la mer une pression militaire sur les côtes sans être un ennemi en situation de guerre officielle. Par nature, la guerre civile n'avait pas de statut et les opérations militaires se voyaient renvoyées à des « brigands » sur terre et à des « pirates » sur mer. Nous sommes là à l'articulation entre une donnée de droit qui qualifie nécessairement comme pirates les usurpateurs actifs sur mer, et un traitement idéologique et rhétorique qui place l'empereur réputé légitime en situation d'incarner la figure de l'anti-pirate, traditionnellement valorisée depuis plusieurs siècles, dans un système binaire peu original opposant le bien et le mal, le sauveur et le malfaiteur.

Ni Carausius, ni Allectus n'ont été à aucun moment des pirates, même si, glosant ces panégyriques, Eutrope (*Bréviaire*, IX. 13) a plus tard suggéré que Carausius avait pu laisser les Francs et les Saxons se livrer au pillage, avant de les attaquer et de récupérer le butin... La non-restitution du butin à l'État n'est ici autre chose que la manifestation et la conséquence logique de la sécession d'avec le pouvoir central. Comme Posthume et Odeinath avant eux, ces « usurpateurs » devenaient en réalité les défenseurs, devenus indépendants, d'un secteur qui leur avait été confié par un pouvoir central trop lointain aux yeux de ses défenseurs et avaient en eux-mêmes leur propre légitimité, ni plus, ni moins empereurs que celui dont ils contestaient le pouvoir. Autant que l'on puisse en juger, le bilan de leur lutte contre les raids des Francs et des Saxons fut du reste assez efficace.

Avec ces exemples nous sommes parvenus aux limites imposées par les contextes politiques à la clarté des actions désignées comme actes de piraterie et avec elle à l'intelligence de nos sources. La part de subjectivité et de topique qui s'attache à cette désignation est en effet importante, en dépit de sa normation, notamment juridique.

La piraterie, les traités maritimes et l'État

L'appropriation par l'État des espaces maritimes est un aspect essentiel du dossier de la piraterie. Elle s'appuie sur des droits ou se revendique du droit, mais se construit en règle générale sur la violence. Un passage important de Strabon (4.1.5) résume bien cette situation lorsque le géographe évoque la

présence, dans les temples de Marseille, de trophées « pris dans les batailles navales que les Massaliotes eurent à livrer continuellement à ceux qui leur disputaient sans droit la mer ». Au nombre de ceux-ci figurent très probablement les Étrusques, qui avaient eux-mêmes fondé sur l'accusation de piraterie la guerre qui avait conduit Marseille à la perte d'Alalia en 540, et le traitement d'une rare sauvagerie infligé aux prisonniers marseillais{19}. En droit, la mer est pourtant initialement – aussi longtemps qu'une thalassocratie n'a pas les moyens de se l'approprier et de la conserver par la force – *res nullius* : elle est la chose de personne et de tous. À ce titre, elle est à la fois un espace dont l'appropriation est perçue comme un acte contraire au droit naturel et un espace de non-droit, ou un espace dont le droit ne s'applique que pour autant que l'on est parvenu à terre. Vers 400 de notre ère, Saint-Jérôme voit dans la haute mer, à l'abri des regards et des témoins, l'espace dévolu par essence à la piraterie. Ainsi et plus généralement, cet espace est perçu comme celui de l'illégalité. Le marchand n'a d'ailleurs pas bien meilleure réputation que le pirate. Parce qu'il échappe à toute vision, le négociant coureur des mers reste, pour le terrien, un personnage fondamentalement malhonnête, prêt à couler lui-même le navire s'il peut en tirer quelque profit lorsqu'un autre a assumé le risque financier du trajet. Le pirate n'est que la figure ultime des usagers d'un espace au-delà du droit.

Plus d'un demi-millénaire avant Jérôme, la mythique *Syracusaine*, navire géant conçu par Archimède, était à la fois l'image des prodiges du génie grec, l'image de la puissance de Héron, tyran de Syracuse et l'expression fantasmatique d'un microcosme, véritable cité flottante avant de devenir palais flottant : elle est un transport, une citadelle, un palais, mais frappe surtout l'imagination en ce qu'elle introduit sur mer l'inimaginable, le point culminant de la civilisation : des tribunaux.

Il est impossible de penser ce que les Anciens définissent comme piraterie sans s'arrêter quelques instants sur le processus de construction des droits maritimes par les États. Ce sont en effet ces droits, acquis parfois hors du droit, mais conservés sous couvert du droit, qui ont créé la ligne de partage entre les pratiques légitimes et illégitimes de la violence sur mer. Ces droits sont eux-mêmes indissociables de la construction par ces mêmes États de leurs frontières maritimes.

Les frontières maritimes des États et les entraves à la liberté des mers

Le Ve siècle av. J.-C., paraît avoir constitué une phase de normation de la pratique de la mer. Sans doute ce processus n'a-t-il pas abouti à créer un droit incontesté de la mer auquel ne se réfèrent que les thalassocraties en situation de le faire appliquer de leur propre autorité. Du moins a-t-il abouti à la mise en place de conventions bi- ou multilatérales qui définissaient contractuellement des droits et devoirs en matière d'utilisation de l'espace maritime. On ne s'étonnera pas que les États les plus forts aient sans hésitation ni arrière-pensées abusé de leur position dominante pour faire valoir leurs intérêts dans la rédaction de ces conventions, où l'on voit généralement apparaître le déséquilibre des parties, ou des clauses inapplicables par le plus faible des contractants. Il en résulte un système complexe de formes et processus réputés légitimes de mise en œuvre de la violence sur mer, et à ce titre irréductibles à la piraterie aussi longtemps qu'aucune des deux parties ne conteste le droit de l'autre à user de cette violence. S'en suivent alors de nombreuses zones de flou qu'il serait prétentieux d'imaginer clarifier dans un univers d'abord caractérisé par une diversité, irréductible aux seuls grands découpages ethniques. Le morcellement des cités-États (qu'elles fussent grecques, phéniciennes ou étrusques) a imposé une diversité des règles et des pratiques que le pragmatisme d'abord, l'élargissement des entités politiques ensuite (Ligues, royaumes, empires), ont progressivement tendu à unifier, la loi Rhodienne, cas particulier dans la Méditerranée, finissant par s'imposer dans le droit romain à partir d'Auguste.

Le droit de commercer

Le privilège fondamental de la cité-État est de s'arroger un droit régalien sur le commerce. Le commerce est en théorie un droit du seul citoyen. L'ouverture du commerce aux étrangers, essentiel à l'économie de la Méditerranée dès le VIe siècle av. J.-C., n'est possible qu'au terme de conventions interétatiques qui règlent les droits et devoirs respectifs des parties. Elles identifient un marchand international (l'*emporos*), confinent son activité à un lieu déterminé (l'*emporion*) où elle s'exerce sous le contrôle et la protection de l'État, pour autant que l'étranger appartienne à une communauté autorisée à commercer. En contrepartie de cette protection et de la jouissance de l'infrastructure portuaire, l'État perçoit des droits de douane à l'importation et à l'exportation qui constituent une part essentielle de ses revenus. Ce commerce, cadré par l'État régalien, est un commerce

d'exclusion où nul ne peut commercer sans jouir de ce privilège à titre individuel ou collectif au terme d'une décision politique, le plus souvent formalisée par un traité. L'État met en œuvre, pour faire respecter ce droit, un arsenal très large de moyens.

Militarisation des frontières maritimes, coercition et interdiction de naviguer

La mise en place de ces privilèges régaliens a demandé du temps et de l'énergie, mais paraît avoir été l'objet d'une formalisation assez précoce, dès le VI^e^ siècle av. J.-C. Un point fréquemment réglé dans les conventions parvenues jusqu'à nous concerne les interdictions de naviguer au-delà d'un point déterminé. Le premier traité entre Rome et Carthage (509 av. J.-C.) n'en mentionne qu'un : Le Beau-Promontoire, où l'on reconnaît d'ordinaire le cap Bon. Le second (de 348) en mentionne trois, où nous pensons pouvoir reconnaître un lieu pour chacune des trois cités co-contractantes (Carthage, Utique et Tyr) : le cap Bon pour Carthage, Mastia (non localisé) pour Utique, et Tarse (Tarséïon) pour Tyr. À chaque fois, les navires romains se voyaient interdire la navigation au-delà de ces points. La formulation, elliptique, car elle se réfère à un sens de navigation implicite, ne paraît pas avoir posé de problème et semble avoir été la norme. Le traité (caractérisé comme « ancien » en 282) entre Tarente et Rome interdisait aux Romains de naviguer au-delà du cap Lacinium (capo Colonne) et leur fermait l'accès au golfe de Tarente. Le traité d'Apamée (188 av. J.-C.) contient des clauses similaires.

Ces clauses des traités sont indissociables des moyens de les faire respecter, et donc de la militarisation des frontières. Le commerce d'exclusion fixe les lieux où l'on peut commercer, les conditions de l'échange et les interdits commerciaux, et réduit la libre pratique à un nombre limité de lieux placés sous un contrôle étroit. Ces dispositions étaient impossibles sans contrôle des côtes et sans des flottes, ou sans les moyens d'exercer une pression sur les navires marchands tiers pratiquant l'espace maritime maîtrisé ou revendiqué, et de leur interdire l'accès aux zones interdites.

Mais comment définir un espace maritime ? Il est impossible de définir des espaces maritimes et de tracer en mer des limites, en dehors des espaces littoraux où les caps tiennent lieu de frontières, et des bassins fermés ; c'est précisément par rapport aux rivages et à leurs caps que sont définies les

zones d'exclusion établies par les traités. C'est assez naturellement sur les rivages que se porte d'abord l'attention. Ils sont très tôt fortifiés, et c'est principalement le long des rivages que croisent les flottes et les « vaisseaux longs » (navires de guerre) qui y ont leurs bases. Les îles constituent également des limites stratégiques importantes. Avec le développement des États, le dispositif de contrôle se densifie. À partir du IVe siècle av. J.-C, la militarisation des littoraux se traduit par la construction de forteresses maritimes de grandes dimensions, plus conséquentes que les anciennes garnisons (*phrouria*).Les *eïpiteïchismata* de Marseille (la plus connue est *Olbia*, à Hyères) et les « colonies maritimes » de Rome en sont un bon exemple{20}, bien que l'on en trouve jusque dans le golfe persique. La construction de tours de guet et de signalisation, en Espagne par Hannibal, dans les Syrtes, en Camargue et sur bien des littoraux illustre la densification régulière du dispositif militaire côtier.

Avec la croissance des États, ce dispositif se double d'un très dense réseau de postes douaniers : la loi douanière d'Asie, contemporaine de la province d'Asie, prévoyait une distance maximum de 7,5 km entre une *custodia* de second rang et une *custodia* de premier rang, et jamais plus de 15 km entre deux *custodiae* de premier rang. Le réseau ainsi constitué apparaît si dense que l'on est en droit de se demander s'il n'a jamais été mis en place avec cette densité. Les constitutions impériales de l'Antiquité tardive nous montrent pourtant que ce dispositif avait été étendu à toutes les régions et restait opérationnel.

La violence d'État et ses formes maritimes

Au nombre des droits traditionnels de la cité antique figure celui de *sylè*, ou droit de représailles, et d'*androlepsia*, ou saisie appliquée à la pratique{21}. Il a été progressivement encadré dans le courant du Ve siècle, afin de permettre le développement d'un commerce moins soumis aux aléas de l'autorité brutale des cités-États. Dans le principe, il est simple et peut figurer dans les conventions d'application des traités. Le droit de représailles a un champ d'application extrêmement vaste : il permet à tout membre d'une communauté (ou d'une communauté extérieure par délégation) d'indemniser la communauté ou l'un de ses membres, lésés et en situation de déni de justice, d'user de violence afin de saisir des biens ou des personnes auprès des nationaux de l'agresseur. En 1875, Mas Latrie, traitant de ce droit au Moyen Âge, le distinguait du droit de course, applicable

seulement en temps de guerre, en ceci que le droit de représailles « ne s'accordait qu'en temps de paix, qu'après un déni de justice positif, pour la réparation d'un tort individuel, jusqu'à concurrence seulement du dommage éprouvé et sans amener de rupture ni d'hostilités générales entre les États auxquels appartenaient les deux parties »[{22}]. La notion a recouvert dans l'Antiquité un champ un peu plus vaste. Il couvre aussi bien le champ des dettes que celui de l'injustice, mais reste en droit lié à la notion de dette pesant sur tous les nationaux du débiteur. Le droit de représailles est surtout connu par les décrets conférant l'asylie, c'est-à-dire le privilège d'être à l'abri du droit de représailles, à des individus ou à des groupes. Un décret de la fin du III^e^ siècle octroie une asylie « en temps de guerre et en temps de paix, sur terre et sur mer », définissant ainsi par antithèse le champ universel d'exercice du droit de *sylè*, considérablement plus large que le droit de représailles dans son acception médiévale.

Les raids athéniens dans le Péloponnèse ont ainsi conduit Sparte à décréter la légalité des représailles en Attique. À un niveau plus modeste – le commerce étant le plus souvent subordonné à l'ouverture de droits de commerce à l'étranger au terme d'une convention et pour autant qu'il appartienne à une des communautés contractantes – chaque communauté était solidairement garante des transactions. Pour cette raison, tous les membres d'une communauté étaient solidairement responsables de la violation du droit commise par un de ses nationaux. Le droit de représailles permet notamment à une cité de payer le tort fait à un de ses membres par saisie effectuée aux dépens d'un représentant de la communauté dont un ressortissant avait été à l'origine du tort. Lorsque la saisie avait lieu au port, l'affaire était immédiatement portée devant les instances juridiques compétentes. Lorsque ce droit s'exerçait en pleine mer, les droits du saisi à une défense équitable étaient moins faciles à faire valoir, et l'on était là dans une situation juridiquement aux marges confuses du droit souverain de la cité et de pratiques que le droit universel assimilait à la piraterie.

Selon certains auteurs, des conventions garantissaient la non-saisie (asylie) sur terre et en mer et avaient pour fonction de prévenir les abus de la saisie en mer. L'existence même de ces conventions met en lumière la double nature de cette pratique, aussi bien *sylè* pour certains que piraterie pour d'autres. Les abus ne manquaient sans doute pas.

En 355 av. J.-C., les triérarques athéniens ne se privent pas d'exercer ce droit sur des navires voguant vers Athènes sous pavillon nominalement

hostile, mais en réalité pour y rechercher une alliance{23}. La prise fut jugée de bon droit. Dans cette affaire, le produit de la vente du navire ou des prisonniers aurait dû être reversé en droit à l'État, or il s'agissait là de dispositions récentes, contraires à l'usage et la norme antérieure était le droit de prise au profit des commandants de trières ; ces derniers se faisaient tirer l'oreille pour admettre les nouvelles dispositions et reverser son dû à l'État{24}. La norme en temps de guerre était donc le droit de prise sur les navires réputés battre pavillon de l'ennemi. Elle nous place dans une situation très proche de la course, à ceci près qu'elle s'effectue dans ce cas sur des navires de guerre de la flotte régulière. Mais, les conditions de mise en œuvre de la *sylè* « en temps de guerre et en temps de paix » incite à en élargir le champ à tout navire, fût-il de commerce, arraisonnant un navire réputé ennemi. La nationalité des deux navires – mais aussi parfois celle des cargaisons ou des marchands –, susceptibles d'être transportés par des navires tiers paraît avoir suffi à fonder en droit l'arraisonnement sans recours à un équivalent des lettres de marque modernes.

Le butin est dans tous les cas partie intégrante de la guerre antique, sur terre comme sur mer, et son partage obéit à des règles assez strictes qui intéressent directement les individus. La *Guerre du Péloponnèse* de Thucydide fourmille d'épisodes supposés nous démontrer à quel point les flottes d'Athènes, qui devaient assurer la suprématie incontestée d'Athènes, et dont la défaite scella son destin militaire, étaient vérolées par l'affairisme quotidien qui avait transformé en combinards de bas étage plus soucieux de profit que de guerre les descendants des vainqueurs de Salamine. C'est l'occasion pour lui de nous montrer tous les menus trafics quotidiens auxquels une flotte et ses équipages pouvaient se livrer, et auxquels une guerre longue et lointaine devait les contraindre économiquement. Une chose était de servir sa cité et de lui offrir au besoin sa vie. Une autre était de s'y appauvrir et d'appauvrir les siens. Comme pendant les guerres napoléoniennes, les choix militaires des commandants et de leurs équipages ne pouvaient être indifférents aux conséquences économiques qu'auraient pour eux leurs prises...

Avec la radicalisation de la guerre du Péloponnèse, les États commencent à déclarer de façon de plus en plus banalisée le droit de représailles contre l'ennemi, ouvrant la porte à la légalisation de toutes les violences maritimes. Pour autant, les représailles, sous toutes leurs formes, ont toujours possédé une légalité formelle dont la piraterie est *a priori* dépourvue.

Dans le détail, force est de reconnaître que les conditions dans lesquelles l'arraisonnement pratiqué en mer l'était en toute légalité restent beaucoup plus obscures. Les cités grecques pouvaient certes proclamer de façon plus ou moins durable le droit d'arraisonner les navires d'une nationalité déterminée, conférant ainsi un caractère légal à la prise. Mais les moyens de caractériser cette nationalité sont moins clairs. L'un des problèmes majeurs de la mise en œuvre de la *sylè* était en effet de gérer le cosmopolitisme maritime, très tôt caractéristique du commerce méditerranéen : une des clauses du prêt à la grande aventure du *contre Lacritos* de Démosthène est que le navire ne devait pas faire relâche dans un port où le droit de représailles pouvait être exercé contre les Athéniens. Or, le navire est de port d'attache inconnu (sans doute Athènes), les affréteurs ne sont pas athéniens mais phasélites, il y a également à bord un Halicarnassien, et seul un des prêteurs est athénien ; pourtant, la cargaison pouvait être saisie au titre des représailles contre Athènes, car elle était destinée à Athènes...

Les possibilités d'appel ne font guère plus illusion. À Athènes peu avant le milieu du IV^e^ siècle, le plaidoyer de Démosthène évoqué plus haut montre que l'arraisonnement par un vaisseau en action de guerre d'un navire marchand était susceptible de contestation par la victime (pour autant qu'il y eût des survivants...). Le même plaidoyer montre néanmoins jusqu'où pouvait aller la mauvaise foi d'un État dominant intéressé au résultat du jugement : en 255, un navire de Naucratis avait été arraisonné par des triérarques athéniens et confisqué. Les gens de Naucratis protestèrent. En vain. La prise fut reconnue de bon droit au titre de l'appartenance de Naucratis à un État belligérant. C'était vrai *stricto sensu*, puisque l'Égypte appartenait nominalement au Grand Roi, en guerre avec Athènes, et que le Grand Roi l'avait sans doute couché dans le traité de 255, où il était en position dominante. Athènes a balayé dans le traitement de cette affaire un détail d'importance : l'Égypte révoltée avait fait sécession de l'empire Perse et avait alors un pharaon ; elle venait précisément à Athènes demander une alliance contre l'ennemi commun...

Une dernière procédure, également étudiée par J. Vélissaropoulos, mérite quelques lignes : la *katagôgè*, en d'autres termes la contrainte par corps qui s'exerce sur un navire ou sur des personnes pour le dérouter. C'est aussi le terme technique qui désigne dans toutes les inscriptions qui font état de razzias, l'enlèvement des individus à bord du navire par les pirates. Mais c'est aussi une pratique courante d'États qui en temps de paix détournent des

navires de leur destination en cas de force majeure. On connaît bien le cas des Byzantins et des Chalcédoniens, obligeant des navires à décharger chez eux. On connaît aussi le cas de navires dont on saisit les voiles pour les empêcher de gagner leur destination (mais sans les arraisonner, dans un souci de gradation des mesures) dans le cadre d'un embargo. Dans les deux cas évoqués plus haut, dont le premier déclencha une opération militaire, la légalité avait été assurée par l'indemnisation des marchands au juste prix... Elle n'en fut pas moins considérée par Athènes comme un acte de piraterie et un *casus belli*. La règle du droit prétorien romain qui veut qu'il n'y ait pas piraterie s'il y a versement d'une compensation financière était déjà supposée s'appliquer. Les règles qui cadraient la violence d'État, sur mer comme sur terre, restaient d'application très difficile et s'annulaient le plus souvent au profit de la raison du plus fort{25}.

L'encadrement juridique de la piraterie

Depuis le VI^e^ siècle av. J.-C., l'essentiel de l'activité maritime a en effet été réglée par des traités. Ce sont eux qui garantissent les droits des ressortissants d'un État et permettent à ce titre de négocier sous la protection d'un État et avec des garanties contractuelles. Ils définissent aussi les limites au-delà desquelles l'individu sera puni sans justifier de représailles ou l'État se verra en situation de briser un traité de paix.

Il peut sembler surprenant aujourd'hui de voir le terme que l'on est tenté de traduire par « la piraterie » (*léïzesthai*) présent dans un certain nombre de traités. Sa présence de plus en plus récurrente illustre sans aucun doute le souci de normer cette activité, dans un premier ensemble de traités. C'est par exemple le cas d'un accord conclu à l'initiative d'Argos, entre Cnossos et Tylissos, vassale d'Argos, qui interdit le pillage de l'un par l'autre{26} avant de régler le partage du butin commun. C'est que la razzia en tant que telle n'est pas en soi considérée comme un acte violant le droit. Ce sont les conditions de son exercice qui la caractérisent ou non comme une violation de la norme.

L'activité de razzia apparaît de ce fait à des titres divers dans ces traités, soit que l'on règle les conditions de son usage, soit que ses conséquences aient été l'objet de clauses spécifiques, notamment à travers des clauses de saisie libératoire des captifs. Dans tous les cas, cette forme d'encadrement, irréductible à la course moderne et aux lettres de marque qui l'accompagnaient, illustre la relative banalité de la razzia côtière, la

tolérance qui jusqu'à un certain point l'accompagnait, et la possibilité qu'elle offrait de traiter ses effets dans un cadre normé.

Polybe nous a transmis le texte assez détaillé des traités conclus entre Rome et Carthage. Même s'il reconnaît lui-même en donner la substance plus que la lettre, dans une traduction libre. Le premier de ces traités remonte au VI^e^ siècle av. J.-C. La date (509), longtemps disputée semble désormais faire l'objet d'une relative unanimité. Le latin archaïque dans lequel il était rédigé a posé de gros problèmes de lecture au grec Polybe tout autant qu'à ses amis romains, ainsi qu'il nous l'explique. De là sans doute des clauses qu'il a reproduites ou complétées d'après celles qu'il a trouvées dans le second traité, plus intelligible. La mention d'Ardea, Antium Laurentum, Circei et Terracina, qui a posé tant de problèmes aux commentateurs, a de fortes chances d'être l'une de ces gloses de Polybe empruntées au second traité. Toujours est-il que le texte fait interdiction aux Carthaginois de « commettre des injustices » à l'égard des sujets des Romains. Les peuples non sujets des Romains, en l'occurrence les Carthaginois, devront s'en tenir à l'écart, et s'ils viennent à prendre une de ces villes, ils la rendront aux Romains.

Le texte est peu clair compte tenu des conditions de sa traduction par Polybe. Dans la version latine archaïque du traité, rien ne mentionne précisément la piraterie, mais on y trouve des formes de harcèlement côtier ultérieurement fondatrices de l'acte de piraterie sans en porter encore le nom. Leur traitement juridique est assez flou. Ce traité oppose clairement les sujets de Rome (et réciproquement de Carthage) et une seconde catégorie, dont les côtes peuvent certes être mises au pillage sans préjudice particulier pour Rome, mais constituent un enjeu stratégique suffisant pour qu'interdiction soit faite à Carthage d'y prendre pied durablement.

Le second traité, daté de 348 par Tite-Live, est infiniment plus précis. Laissons Polybe nous en donner la substance :

> III. 24 [1] « Postérieurement à ce traité fut signé un autre traité (*synthèkaï*) dans lequel les Carthaginois ajoutèrent comme co-contractants les Tyriens et le peuple d'Utique. [2] On y ajouta au Beau Promontoire Mastia Tarseïon. Au-delà de ces points, ils pensent que les Romains ne doivent ni pratiquer la razzia, ni fonder de cité. Une partie du texte dit en substance : [3] Qu'aux conditions qui suivent il y ait amitié entre les Romains et leurs alliés, d'une part, entre les peuples des Cathaginois, des Tyriens et des gens d'Utique et de leurs alliés, d'autre part : [4] que les Romains ne pratiquent ni razzia (*lèïzesthaï*) ni négoce (*emporia*) et ne fondent aucune cité au-delà du Beau Promontoire, de Mastia, Tarséion (Mastias, Tarséïou). [5] Si les Carthaginois prennent dans le Latium une cité non assujettie aux Romains, qu'ils gardent les biens et les hommes, mais qu'ils rendent la cité. [6] Si un Carthaginois capture un homme appartenant à un

des peuples avec lesquels les Romains ont conclu une paix écrite, mais qui ne leur est pas assujettie, qu'il ne soit pas débarqué dans un port des Romains. Mais s'il venait à être débarqué, et qu'un Romain le prenne en charge, qu'il soit libre [7] Que les Romains aussi observent les mêmes règles [...]. [14] Dans ce traité encore, les Carthaginois persistent dans l'affirmation que l'Afrique et la Sardaigne leur appartiennent, et à en fermer tous les accès aux Romains. [15] S'agissant de la Sicile, en revanche, ils parlent seulement de la partie qui leur est soumise. [16] De la même façon, les Romains, s'agissant du Latium, interdisent aux Carthaginois de commettre des actes contraires au droit envers Ardea, Antium, Circeum et Tarracina. Ce sont les cités côtières concernées par le traité. »

On voit ici les États s'interdire l'action de razzia contre une région entière à partir de lieux nommés, ou contre des cités nommément identifiées entre les deux. Dans les deux cas, il s'agit de territoires vassaux, mais pas de la cité contractante elle-même, qui semble implicitement couverte. Rome se garantit la prise de contrôle à bon compte de cités en imposant à Carthage de rendre les cités non assujetties qu'elle viendrait à conquérir. On voit que la razzia pouvait être un moyen de prendre pied sur des rivages tiers et que Rome tenait à se prémunir contre ce risque.

Les clauses concernant le rachat des prisonniers sont assez habituelles dans les traités à partir du IV^e^ siècle av. J.-C. On les trouve au II^e^ siècle dans les traités conclus entre Milet et les cités crétoises, passées maîtresses en piraterie, afin de fixer les conditions de la saisie libératoire des prisonniers issus de la piraterie{27}. On voit à travers ce traité comment, au même titre que les Crétois, les Étoliens, Rome et les autres « Tyrrhéniens », les Carthaginois pratiquaient la piraterie sous pavillon national...

À ce point de l'analyse on ne peut faire l'économie des rapports entre les États et leurs pirates, et de la nébuleuse complexe qui s'y attache.

Guerre, mercenaires et pirates : des contours très flous

On a eu à plusieurs reprises l'occasion de souligner, à la suite de Ph. De Souza, le caractère très subjectif de la désignation sous le qualificatif de « piraterie » d'actes situés aux limites du légal et de l'illégal. Avec la guerre du Péloponnèse, on a assisté au développement de la guerre totale, dont les pratiques étaient souvent aux marges, toujours fragiles, du droit de la guerre et du droit en général. Bien avant les théoriciens du bombardement stratégique, le harcèlement des populations civiles est devenu une arme de combat faisant appel aux méthodes propres aux razzias des pirates. Elles valent à deux reprises aux Péloponnésiens l'accusation d'actions de piraterie, ou de méthodes de pirates (*léïstikon*) de la part de Thucydide{28}.

Bien entendu, jamais les Athéniens, qui ne furent pas avares des mêmes méthodes, ne sont l'objet de semblable accusation de la part de l'historien athénien... L'accusation de piraterie permet de caractériser des manquements au droit de la guerre, préfigurant les crimes de guerre et de stigmatiser l'adversaire, justifiant en retour le retour à des méthodes extrêmes. L'assimilation de ces actes à de la piraterie ouvre éventuellement la voie au traitement pénal des coupables comme pirates et non comme prisonniers de guerre.

Comme le reconnaissait Brulé {29}, il est en fait extrêmement difficile de placer une limite claire entre l'activité de « pirates » développée par des *condottieri* nationaux, et celle des États eux-mêmes, tout autant qu'il est difficile de décrire, sur la base de nos sources, les rapports complexes entre ces diverses strates. La période très troublée qui accompagna l'implosion de l'empire d'Alexandre et les luttes incessantes des diadoques a en effet ouvert la voie à des interventions dont la nature est sans doute restée délibérément ambiguë. La caractérisation de certaines actions comme un acte de piraterie et non de guerre tient au double fait qu'il n'y a pas d'action de guerre en tant que telle (deux armées ne sont pas aux prises) et que les méthodes (la razzia) ne sont pas celles de la guerre. L'accusation latente de ne pas respecter les lois de la guerre est sans doute bien présente. Entre les représailles, et le harcèlement qui prélude à l'état de guerre, le même terme de piraterie *léïzesthaï* revient souvent{30}. Entre la razzia légale, souvent accomplie par l'entreprise de tiers, et la razzia illégale, la limite devenait de plus en floue, eu égard à l'identité des formes et des acteurs.

Beaucoup d'actes de piraterie apparaissent dans des contextes de guerre, parfois sur fond de guerre civile. En Attique, on peut ainsi voir des Athéniens aider des pirates dans un raid qui paraît s'inscrire dans le cadre des guerres entre les Lagides et Antigone Gonatas{31}. Il est tentant de rattacher cette « cinquième colonne » aux soutiens que les deux belligérants avaient dans l'une et l'autre des factions politiques d'Athènes, en même temps que les pirates semblent agir en sous-main pour le compte d'un des deux royaumes...

Les « pirates » ont de fait souvent eux-mêmes un statut ambigu. Certains sont en fait des mercenaires maritimes{32}. On connaît bien les cas où, faute de pouvoir assumer les frais de la construction d'une flotte, des États ont fait appel à ce qu'il faut bien appeler des mercenaires navals. Souvent on leur confie le harcèlement des côtes de l'ennemi ou de neutres indécis, parfois

avant toute guerre, de façon à se ménager l'apparence d'une entrée légitime en guerre. Philippe V lance ainsi les pirates de Hiérapytna contre les alliés de Rhodes, et n'intervient qu'ensuite aux côtés des Crétois contre Rhodes venue secourir ses alliés, sans prendre ainsi la responsabilité de l'initiative de ce que l'on connaît comme la « guerre crétoise »{33}. Plusieurs raisons expliquent de tels choix : on confiait aux pirates des tâches que les armées régulières assuraient moins bien, mais que ces professionnels de la razzia accomplissaient avec du métier et sur des navires adaptés ; déléguer les sales besognes convenait bien à la préservation de l'idéologie du monarque bienfaiteur ; permettre enfin de se payer totalement ou partiellement sur l'ennemi soulageait le trésor. Antigone Gonatas s'assure ainsi les services de « l'archipirate » (désignation du commandant d'une flotte de pirates) Ameïnias contre Cassandreïa.{34}. Démétrios utilise les services d'un autre « archipirate », du nom d'Andron, lui-même placé sous les ordres d'un général de l'armée régulière de Démétrios, Aïnétos{35}... Son activité s'intègre donc dans le cadre normal de la guerre sur mer. Peu avant 217, Philippe V de Macédoine avait loué les services de deux flottes et de leurs commandants, l'Illyrien Skédilaïdas, et l'Étolien Dicéarque{36}. Antiochos III s'assure le concours de Nikandros contre Rome{37}... dans tous ces cas, nous sommes à l'évidence aux marges du mercenariat, et le titre de pirate peut procéder du choix des adversaires du parti qui a loué ces services. Il est néanmoins clair qu'un certain nombre de ces « mercenaires » aboutit à la piraterie (en général par défaut de paiement ou suite à un renversement d'alliances), et rien n'interdit de penser qu'un certain nombre en soit venu... C'était sans doute le cas en 304 de trois navires de pirates de la flotte de l'archipirate Timoklès, recrutée par Démétrios lors de sa tentative de Rhodes. Ces trois navires furent arraisonnés par Amyntas de Rhodes, qui venait de forcer le blocus. Ils ne sont pas alors considérés comme pirates mais désignés comme « alliés » (*symmachoï*) de Démétrios{38}. Les limites étaient, on le voit, à la fois très floues et relativement simples : un pirate agissant sous mandat d'un État n'était plus *stricto sensu* un pirate...

Ce n'est là qu'un florilège du recours de l'État à des pirates tiers. Un tout autre cas de figure nous est donné par les nombreux peuples qui ont laissé dans l'historiographie l'image non seulement de sociétés de pirates, mais d'États pirates. La réponse des Illyriens à l'ambassade romaine venue se plaindre de la piraterie illyrienne est connue : la piraterie n'était pas pour les Illyriens une pratique illégale... On ne sait ce qu'il faut penser au fond de

cette tradition romaine, mais le rapport des États à la piraterie pose un réel problème historique, sans solution pleinement satisfaisante tant nos sources, épigraphiques autant que littéraires, procèdent de discours convenus. On connaît bien les cas de la piraterie illyrienne, crétoise, étolienne, cilicienne, ligure (sans rappeler la piraterie tyrrhénienne) : dans la plupart des cas, il s'agit d'entités politiques. Le problème de la nature de ces pirateries « nationales » est dès lors très complexe.

Le volet légal du dossier est le moins difficile à cerner. L'encadrement de la piraterie dans les traités, au plus tard au IVe siècle, a conféré un statut à la piraterie « nationale » au même titre qu'au commerce « national », défini par la nationalité de ses opérateurs, l'auteur de la prédation ou le marchand. Les traités définissaient les limites à partir desquelles la piraterie devenait *casus belli*.

Dans une inscription commémorant l'enlèvement de 280 Naxiens, les auteurs de ce raid sont définis comme « le peuple des Naxiens ». C'est donc bien l'État étolien qui est collectivement visé par les victimes comme responsable d'une action de guerre. Les plaintes adressées à Rome, selon Strabon, par Alexandre le Molosse et par Démétrios Poliorcète (probablement en 290 av. J.-C.) pour la pratique de la piraterie « tyrrhénienne » doivent être précisément interprétées comme une mise en demeure. Non seulement les cités étaient solidairement responsables des méfaits de leurs ressortissants, mais il est probable qu'elles jouaient un rôle actif dans ces actions. Un décret de Calymna, à Cos, stipule ainsi que « la guerre a été portée contre nous injustement par les Hiérapytniens », Hiérapytna étant une cité crétoise particulièrement impliquée dans la piraterie. Cette intervention déclencha la « guerre crétoise » de Rhodes, alliée de Cos, puis l'intervention de Philippe V, allié des Crétois{39}. La piraterie peut ainsi être qualifiée de guerre contraire au droit et fonder en retour une guerre juste.

Les sources anciennes font émerger deux types de groupes de pirates : d'une part ceux qu'elles rapportent à un individu identifié et nommé, d'autre part ceux qu'elles assignent à une cité ou à un peuple et qui mettent en jeu la responsabilité collective d'une nation. Il est impossible de faire la part exacte du rôle joué dans cette distinction par la propagande d'États désireux de se réclamer d'une guerre juste ou par le choix de ne pas déclencher une guerre au résultat trop certain, et de la réalité de groupes ethniques ou de groupes cosmopolites d'aventuriers, mais il est probable que les deux

modèles organisationnels ont coexisté. Les quelques éléments à notre disposition, tous discutables dans le détail, nous permettent néanmoins de mesurer ce qui, aux yeux des auteurs anciens, constituait un réel *casus belli*.

S'agissant de piraterie, la razzia, qui est une action de groupe impliquant de nombreux navires, a peut-être permis théoriquement d'identifier l'existence ou pas de l'action collective de co-nationaux. Elle était dès lors assimilable à une guerre sans déclaration. Elle pouvait à ce titre devenir *casus belli*, si et seulement la victime de l'agression et ses alliés avaient les moyens d'une guerre et un intérêt à la conduire avec un bon espoir de victoire. Le plus souvent, elle se borne à une protestation ou à des plaintes adressées à plus puissant. Il est possible que la présence de « vaisseaux longs », mentionnée dans le décret de Cos visée plus haut ou à Théra, ait été un élément qualifiant une action de guerre plutôt qu'une action plus banale de piraterie.

Lorsqu'il s'agit d'opérations en haute mer, à en croire Diodore de Sicile (27.3), c'est l'action concertée d'une flotte de sept navires crétois contre « de nombreux » navires qui aurait déclenché, en 205 av J.-C., la première guerre de Rhodes contre la ligue crétoise. Ce chiffre a suscité les doutes de plus d'un commentateur, mais constituait sans doute la preuve du caractère concerté d'une intervention de nature nationale mettant en jeu la responsabilité des États.

Les représentants d'une même nation pouvaient exercer une pression sur des fronts maritimes pionniers où leurs nationaux étaient encore peu actifs dans le commerce maritime, sous peine de conflits d'intérêts majeurs, mais où, en dépit d'identités génériques encore floues, ils étaient connus et reconnus comme les sujets d'un État auquel pouvaient être adressées des plaintes formelles.

L'activité des pirates « tyrrhéniens » en Méditerranée centrale et orientale à partir du IV^e^ siècle s'inscrit probablement dans ce type de comportement. Elle a défrayé la chronique, et fait la gloire des Rhodiens fiers de leur rôle de gendarmes maritimes de la mer Égée, et d'autant plus fiers de ce rôle que la police s'appliquait aux Tyrrhéniens, adversaires maritimes historiques des Grecs. Mais qui étaient, pour les Grecs, ces « Tyrrhéniens » aux contours aussi flous que les « Grecs » dont la flotte fait le blocus de Rome en combat naval en 349 (Tite-Live, 7.26.15) ? Par tradition, ce sont les Étrusques. À l'époque où la piraterie tyrrhénienne devient une réalité épigraphique, peu avant 300 av. J.-C., il y a peu de chances qu'il s'agisse encore des Étrusques,

bien affaiblis à cette époque. C'est sous le nom de Tyrrhéniens qu'Aristote désigne Rome (en fait il a sans doute en tête les Latins de façon générique, et Rome comme leur tutelle supposée), lorsqu'il évoque assez précisément les clauses du second traité Rome-Carthage, récent à l'époque où il rédige le troisième livre de la *Politique* (3.10, 1280a). Si Rome a tenté de rejeter la faute de la piraterie sur Antium, dont elle se rend maîtresse en 338, c'est pourtant un certain Postumius, au nom bien romain, qui est capturé par Timoléon et supplicié pour piraterie à Syracuse, en 339{40}. Vers la même période, on voit les Athéniens et les Rhodiens confrontés à la pression des mêmes pirates « tyrrhéniens ». En 325-324 av. J.-C., les Athéniens entreprennent de construire des places fortes dans ce qu'ils appellent « l'Adriatique » (qui pour eux s'étend jusqu'à Malte) pour se protéger de leurs attaques{41}. À cette époque, les ports latins sont tous passés sous le contrôle direct de Rome. Selon Strabon (*Géographie*, 5.3.5), Alexandre le Molosse (342-331 av. J.-C.) et Démétrios Poliorcète, sans doute vers 290, avaient capturé certains de ces pirates « tyrrhéniens » et adressé des remontrances formelles à Rome. Au début du IIIe siècle, l'activité de ces pirates tyrrhéniens justifie en retour des opérations navales de grand style où les Rhodiens n'eurent pas toujours le dessus, à en juger par les inscriptions rhodiennes faisant état du décès de leurs triérarques durant ces opérations. Dès le premier quart du IIIe siècle, les relations entre le monnayage romain et les monnayages rhodien et alexandrin montrent que l'aire des relations commerciales de Rome s'étend jusqu'à la Méditerranée orientale. La piraterie semble avoir débuté un peu plus tôt et pourrait avoir constitué un front pionnier de l'activité maritime de Rome et des Romains dans ce secteur de la Méditerranée. Savoir jusqu'à quel point ces « pirates » agissent individuellement ou sur ordre est assez difficile à établir, mais ils permettent d'asseoir une présence au sein d'un espace où ils ne peuvent agir sans contacts. Ils sont bien les compagnons des fronts pionniers du commerce maritime.

La nature et la réalité des pirateries « nationales » restent donc un réel problème. D'un côté, elles procèdent à l'évidence de véritables systèmes encouragés par un ou des État(s), ou sur lesquels ceux-ci fermaient les yeux, car ils y trouvaient un intérêt, politique et/ou économique. De l'autre, ces pirateries « nationales » sont le plus souvent reconnues comme telles lorsque cette reconnaissance prélude à une opération de guerre. C'est le cas lorsqu'à deux reprises les Rhodiens déclarent la guerre à la Crète, lorsque

Rome déclare la guerre à l'Illyrie, et lorsqu'elle décide d'en finir avec les Ligures, à la demande opportune de Marseille. Ce l'est encore lorsqu'elle justifie par la piraterie cilicienne la création de la province de Cilicie. Les opérations qui les ont déclenchées peuvent du reste avoir eu des finalités stratégiques à hauteur de la réponse qui leur fut opposée : selon P. Brulé{42} les raids crétois avaient été inspirés au *koïnon* crétois par Philippe V et visaient Rhodes à travers ses alliés... À l'instar des mercenaires qui ont aussi donné naissance à la désignation latine du brigand et du pirate, les pirates sont devenus à l'époque hellénistique des professionnels de la guerre sur mer, organisés en groupes structurés, qui agissent tantôt pour leur propre compte, tantôt pour celui des États. Le caractère « national » de leur activité procède moins de l'initiative collective que de la responsabilité collective et de l'identification des nationaux ou des États susceptibles d'être l'objet de justes représailles.

Au-delà de ces rapports actifs entre États et piraterie se pose la question de la relative indifférence, ou de la complicité passive entre États et piraterie. Ce problème s'est posé lors d'un important raid de pirates à Théra, dont ils se rendirent maîtres. Les Lagides, qui disposaient d'une importante garnison dans l'île, n'ont pas cru bon d'intervenir immédiatement ; la contre-attaque tardive fut de plus très minimaliste, les troupes lagides se contentant d'assurer l'évacuation des pirates{43}. Des paramètres politiques complexes pouvaient intervenir. Des facteurs économiques aussi. Les traités incorporent de façon croissante des clauses relatives au traitement des ressortissants des États signataires mis en vente comme esclaves, la vente de citoyens. La mise en œuvre pratique de ces clauses ne devait pas être simple, eu égard aux pressions qui s'exerçaient sur ce juteux marché. Dès l'Antiquité, Rome fut accusée d'avoir au moins passivement soutenu la piraterie{44}, notamment pour l'importance économique que revêtait pour elle un commerce des esclaves, principalement alimenté par la piraterie.

Lutter contre la piraterie était une décision qui résultait d'un calcul difficile. Quoique le droit soit souvent invoqué, c'est en règle générale l'intérêt qui régissait les choix des États. Une règle bien établie veut qu'une norme ne lèse pas les intérêts de ceux qui la produisent. Thucydide considérait que Minos et les Corinthiens avaient choisi de lutter contre la piraterie, convaincus que leur intérêt était dans le commerce. Mais le calcul, évident pour un Athénien originaire de l'une des plus grandes places de commerce de la Méditerranée de l'époque, pour qui le volume et la sécurité

des échanges étaient essentiels au Trésor Public, l'était sans doute moins pour de plus petites cités... La piraterie était au cœur de tout un système commercial et d'équilibres économiques complexes{45}. Les cités étaient intéressées aux revenus douaniers du commerce que la piraterie alimentait. D'un côté, elle nuisait au commerce ; de l'autre, elle mettait sur le marché des produits attractifs pour des marchands qui arrivaient rarement les cales vides. Les cités crétoises pouvaient faire un choix aussi raisonnable que celui d'Athènes en optant pour une protection discrète, mais néanmoins réelle, de la piraterie... L'intégration économique de la piraterie est une des clés de son succès dans la Méditerranée hellénistique et républicaine.

La Rome républicaine dont le commerce était largement dominé par un échange de vin contre des esclaves{46}, dépendait pour ce second volet de la piraterie, principal fournisseur du marché. On peut comprendre que ses élites, fortement liées à ces lobbies commerciaux aient marqué une certaine paresse dans la lutte contre la piraterie. Elle a commencé à s'en soucier à partir de l'an 100, lorsque, devenue désormais maîtresse de l'essentiel du bassin méditerranéen, elle a vu son intérêt balancer du côté de la sécurité, mais aussi et surtout, lorsque la fin des grandes guerres dans le bassin oriental de la Méditerranée lui donnait une aisance militaire dont nul ne disposait en situation de conflit permanent où les stratégies géopolitiques l'emportaient sur la lutte contre la piraterie. Le souci majeur des États, dans la situation troublée qui dominait en Méditerranée depuis la guerre du Péloponnèse et s'était aggravée à partir de la seconde moitié du IV^e^ siècle, était d'abord de conserver leurs points d'appui à terre et leur empire maritime. La relative indifférence à l'égard de la piraterie paraît procéder dans une large mesure d'une forme d'équilibre subi plus que voulu qui a conduit les États à négocier une forme de tolérance de la razzia sur ses marges pour autant qu'elle ne bouleversait pas les équilibres militaires et était susceptible de lui profiter.

Le traité romano-carthaginois de 348 av. J.-C. (Polybe 3.24.5) établit ainsi que les deux États s'abstiennent l'un à l'égard de l'autre de cette pratique ; ils s'en abstiennent également dans la sphère de leur autorité ; mais dans le cas où, dans cette sphère d'autorité élargie, elle aboutirait à la prise d'une ville, le butin serait réputé de bonne prise, tandis que la cité devrait être remise à l'autre partie. Ce droit à piller aux marges extérieures d'une autorité offrait ainsi à l'un des partenaires la possibilité d'une activité lucrative et à l'autre une conquête à moindres frais tant en matière militaire

que politique, avec la garantie que celui qui avait effectué cette conquête ne s'enkysterait pas dans le territoire conquis.

Militairement instrumentalisée, économiquement intégrée et protégée par l'incapacité des États à dégager des forces utilisées contre d'autres États pour lutter contre elle, la piraterie ne pouvait manquer de vivre l'Âge d'or qu'elle connut dans le contexte troublé des luttes incessantes pour la domination de la mer qui caractérisent la Méditerranée entre la guerre du Péloponnèse et la paix romaine.

Mode opératoire, contre-mesures et économie de la piraterie

Navires et tactique

Le navire est l'outil de travail du pirate comme il l'est du commerçant ou du pêcheur ; l'usage escompté de ce navire impose un cahier des charges spécifique assez invariant. Il doit être plus rapide que celui qu'il doit arraisonner. Il doit être maniable, facile à dissimuler et susceptible de ne pas être immédiatement reconnu comme navire aux intentions hostiles. Il doit également porter un équipage au moins aussi important que celui qu'il doit arraisonner et faciliter l'abordage et les transbordements. Le navire de pirate est donc idéalement un navire allongé, léger et rapide, propulsé à la rame, éventuellement associée à la voile, et non ponté. On ne sera pas autrement surpris de trouver ces caractéristiques dans la plupart des mentions de navires utilisés en course.

Plusieurs textes considèrent qu'au début du IIe siècle, il existe une ou des embarcations caractéristiques des pirates, sans en préciser le nom ou les traits génériques. En revanche plusieurs types connus pour d'autres utilisations sont connus pour avoir été utilisés à fins de piraterie. Il s'agit en règle générale d'assez petites embarcations, de conception assez proche des navires de guerre, mais au fonctionnement plus simple. C'est le cas de la liburne des Illyriens, qui est devenue l'aviso des flottes de guerre romaines{47}. Parmi les autres embarcations de pirates sont régulièrement nommés le *lembus*, le *myoparos*, l'*akatos*. L'*akatos* (ou *actuaria*) est une galère de commerce rapide, taillée pour la rame, dotée d'un mât unique portant une voile, et, pour autant qu'on le sache, non pontée de faible tonnage ; le *lembus* est une chaloupe qui peut être celle d'un navire ou un navire de pêche, au même titre que le *myoparus*. Certaines pêches comme

la pêche aux espèces pélagiques nécessitaient des vitesses de traîne élevées. Dans plus d'un cas, la pêche sert de masque au pirate. Tous ces types de navires ont en commun d'être d'un rang très inférieur aux vaisseaux de ligne dont la référence reste la trière, par ailleurs très exigeante en termes d'entretien. Ils se caractérisent en règle générale par le fait qu'ils sont « aphractes », terme que l'on traduit généralement par « non pontés », mais qui désigne en fait plutôt l'absence d'une cuirasse ou d'une fortification caractéristique des navires de guerre *stricto sensu* dits « kataphractes ». La simple présence de navires kataphractes au-delà des limites établies par les traités suffit à fonder une violation des traités et une guerre juste, celle de navires aphractes ne met en cause que leurs équipages. Plus légers, aisés à dissimuler, les navires de pirates étaient réputés plus rapides que les navires de ligne, et pouvaient ainsi échapper sans dommage majeur aux flottes envoyées contre eux{48}. On trouve ici, sans surprise, un grand classique de la piraterie éternelle...

Les flottes organisées peuvent en revanche opérer sur des navires de guerre : les pirates qui s'emparent de l'île de Théra au IIIe siècle sont venus avec une véritable flotte de guerre composée de « vaisseaux longs », désignation d'usage des navires de guerre. Une telle intervention de grand style était possible dans un univers où les flottes de pirates étaient organisées sur le modèle des flottes de guerre, placées sous un commandement unique. L'utilisation de navires aussi coûteux paraît rester l'exception et s'inscrit dans le cadre d'une évolution structurelle forte qui accompagne l'utilisation des pirates comme mercenaires des mers et l'institutionnalisation de la piraterie dans des systèmes économiques et politiques complexes. Aux vaisseaux longs, s'attache en effet un cahier des charges spécifique dont le modèle est fourni par les arsenaux militaires. L'usage de véritables navires de guerre par des pirates organisés en flotte n'est possible que dans ces contextes très particuliers.

Lorsque la piraterie est un acte moins collectif et organisé, et en général moins intégré, lorsque le pirate agit en petit groupe limité à un bateau ou à quelques bateaux, le type d'embarcation qu'il utilise doit avoir deux visages : celui d'un honnête vaisseau, qui lui permet de ne pas être inquiété par les autorités dans les ports ou le long des côtes, voire de mieux surprendre sa proie, et celui de permettre les reconnaissances. Un passage de Plaute{49} nous montre ainsi, vers 200 av. J.-C., un *lembus* un peu trop long au goût d'un passager d'un bateau voisin, dont les préparatifs

d'appareillage étaient synchrones de ceux du navire de commerce, ce qui éveille les soupçons de ce passager, aux sens particulièrement affûtés par la cassette d'or embarquée avec lui dans le plus grand secret – du moins le pensait-il, car les pirates sont en fait de mèche avec son logeur qui les a informés. Le navire de commerce appareille, immédiatement suivi du *lembus*. Il met alors à la panne près du port. Le *lembus* commence alors à louvoyer sans but dans le port. Ses intentions sont démasquées, et il ne peut agir de jour et devant témoins, en vue des côtes. Le navire de commerce rentre donc au port avant la nuit et la cassette est placée en sécurité.

C'est en règle générale le comportement d'un vaisseau associé à un type qui permet de reconnaître ses intentions et le qualifie comme un navire de pirates. Comme on le verra bientôt, dans les *Éthiopiques* d'Héliodore, le pilote reconnaît à son comportement un *akatos* comme un pirate.

La petite taille des embarcations conduit souvent le pirate à saisir un ou des bateaux pour transporter son butin. Elle a également des contraintes en termes de programme de navigation. On en connaît au moins deux. La première est l'inaptitude à opérer de longues navigations au large notamment celle de l'hivernage des navires, ce qui suppose l'existence de bases sûres. Les Baléares, Malte, les îles Illyriennes, la Cilicie, la Crète sont réputées pour avoir joué ce rôle à la période hellénistique.

Plus la piraterie s'organise en flottes, plus elle opère loin de ses bases, et plus il lui faut des relais sur le modèle des bases navales régulières (*naustathmoi*) et des hivernages protégés, comme Malte et les Baléares, que les pirates ne pouvaient obtenir qu'avec la bienveillante complicité des cités voisines.

La razzia

La forme de la piraterie antique la plus spectaculaire, la plus nocive pour les cités, et la plus largement documentée n'est pas la capture en haute mer des navires. C'est la razzia. Elle est très largement attestée, et l'action de flottes de pirates entières sous commandement unique ne se comprend réellement que dans le but de la razzia, qui mobilise des effectifs conséquents. Les 40 000 hommes qui fondent sur Pise en 193 sont un cas extrême, mais les raids sur des positions stratégiques n'étaient pas rares : en 67 av. J.-C., pendant la guerre de Pompée contre les pirates, un fort parti de pirates (réputés Ciliciens) attaque Ostie, met la ville à sac et détruit la flotte romaine. Les raids contre les villes ou contre les grosses exploitations

n'avaient rien d'exceptionnels. Des îles entières, même protégées par une garnison, comme Théra, peuvent être occupées de façon assez durable par de telles flottes.

La pratique était assez banale pour être l'objet de clauses spécifiques dans les traités unissant Rome et Carthage, en particulier dans le traité de 348. Le scénario est à peu près invariant : des *peïrataï* opèrent une razzia côtière, font du butin et capturent des personnes dont ils négocient ensuite la rançon ou qu'ils revendent comme esclaves. La pratique avait atteint de telles proportions que des cités furent amenées à conclure des traités spécifiques pour faciliter la récupération, sur le marché aux esclaves, des nationaux avant leur vente. Les Étoliens interviennent de la même façon au milieu du IIIe siècle dans l'île de Naxos, où ils prennent 280 prisonniers...

Une inscription de la petite cité d'Aïgialè, dans l'île d'Amorgos, décrit assez précisément un de ces raids :

> « Des pirates ayant débarqué de nuit sur le territoire et ayant capturé des jeunes filles et des femmes, et d'autres personnes, libres ou esclaves, au nombre de plus de trente, démolirent les navires dans le port et prirent le navire de Dorieus, avec lequel ils s'en allèrent en emmenant les personnes et le reste du butin ; dans ces circonstances, Hégésippe et Antipappas, les fils d'Hégésistrate, prisonniers eux aussi, persuadèrent le chef des pirates, Sôkleïdas, de relâcher les personnes libres, certains affranchis et des esclaves, eux-mêmes acceptant de rester comme otages et s'employant activement à empêcher qu'aucune des femmes citoyennes et aucun des citoyens ne soit mis dans le butin, ne soit vendu et ne tombe dans les souffrances et les fatigues, et que ne périsse aucun citoyen ; ainsi grâce à eux les prisonniers ont été sauvés et sont revenus sains et saufs dans le pays{50}. »

Ce récit, aujourd'hui daté du début du IIe siècle, est assez exemplaire du *modus operandi*. Les pirates agissent de nuit avec des embarcations trop petites pour charger le butin. Ils s'attaquent au territoire, peu défendu, avant d'investir la ville par son port et d'y détruire les navires qu'ils n'y saisissent pas pour éviter toute poursuite. Ils s'emparent du navire le plus conforme à leurs besoins et regagnent leur repaire. Le butin est à la fois constitué d'objets de haute valeur et de faible encombrement et de personnes de tout sexe et de toute condition. C'est une donnée assez permanente de la razzia. Une part importante de ce butin est constituée de personnes destinées à être vendues sur le marché des esclaves ou échangées contre rançon. Les femmes sont conservées jusqu'au bout par les pirates. Il y a à cela deux raisons. Sans surprise, le viol est une pratique habituelle des pirates... D'autre part, le marché de la prostitution est florissant et les femmes trouvent rapidement preneur sur le marché des esclaves. La jeune fille de

bonne famille vendue comme esclave au dresseur de prostituées (le *leno*) est un personnage essentiel de la Nouvelle Comédie et du théâtre latin du IIe siècle av. J.-C. On remarque dans ce texte que les pratiques de la diplomatie (en l'occurrence les otages) règlent les relations entre les pirates et la cité. Il y a dans ce texte un immense non-dit : la rançon sans laquelle l'issue pour les prisonniers eût été l'esclavage ou la mort.

Certaines de ces razzias sont de beaucoup plus grande ampleur et l'on peut à l'occasion dénombrer jusqu'à 280 prises humaines en un raid, comme à Naxos. Les sanctuaires, qui renferment traditionnellement à la fois des objets précieux et des sommes conséquentes en numéraire, ont également pu constituer des objectifs attractifs, rémunérateurs et peu défendus.

L'abordage

La détermination du pirate est constitutive de sa réputation ; ne pas avoir plus de considération pour sa vie que pour celle d'autrui et une renommée de violence brutale et sans limite, voire de cruauté gratuite, sans doute peu usurpée n'ont pas peu contribué à son succès. La résistance armée des commerçants ne devait pas être fréquente. L'absence de merci qui permet de s'assurer de l'absence de témoins paraît avoir été fréquente et cette crainte ouvrait la voie à la possible reddition sans combat de tout ou d'une partie de l'équipage et des passagers en échange de la vie sauve, moyennant une éventuelle rançon. Les négociations pouvaient être grandement facilitées par le fait que, si un prêt à l'aventure avait été consenti pour son acquisition, le risque de piraterie était généralement couvert par le créditeur.

Un texte tiré d'un roman et une épave nous permettent de reconstituer deux scénarios d'abordage.

Les Éthiopiques d'Héliodore (5.3.22 sq.), un roman écrit au IIe siècle de notre ère, nous donne un récit d'école d'abordage, où l'enjeu est la belle héroïne, dont un chef pirate est tombé éperdument amoureux : le navire repère sa proie près du rivage et la suit à distance pendant plusieurs jours. C'est un *akatos*, mauvais marcheur sous voile, mais rapide à la rame dans les petits airs. Pour tester ses intentions, le pilote du navire de charge, évoluant sous voiles, prend à plusieurs reprises des directions non conformes à son itinéraire. À chaque fois l'*akatos* reproduit sa manœuvre. Ses intentions sont dès lors claires, mais, faisant route vent de travers, le navire de charge maintient l'écart. Puis la brise mollit, cédant la place à la pétole. On grée alors le navire de charge en avirons de galère, mais dès lors

le pirate gagne sur lui, puis arrive à sa hauteur. Il commence par décrire des cercles autour de lui pour l'arrêter puis lui barre franchement la route. C'est la stratégie bien connue jusqu'à la période moderne du « T » qui permet au navire agresseur, en coupant à la perpendiculaire la route de sa cible, d'utiliser toute la longueur de son flanc comme poste de tir, en n'étant exposé qu'aux tirs venant de l'étroite proue de l'agressé... Ce *modus operandi* suppose l'existence d'armes de jet. Pour les besoins de la narration, l'épisode préliminaire du jet de projectiles a été évité. L'heure des négociations a commencé : la vie sauve pour la plupart des passagers contre le contenu du navire et une partie des passagers. L'équipage et le reste des voyageurs se rendent sans combattre et quittent le navire sur la chaloupe.

La fin de la « Kyrénia » fournit un autre scénario d'abordage. Vers la fin du IV^e^ siècle, dans la baie de Kyrénia, à faible distance du rivage au nord de Chypre, ce petit navire (15 mètres de long) au chargement varié est arraisonné par un navire que l'on suppose, sans preuve absolue, être un pirate : en pleine guerre entre les diadoques, dans cette zone sensible, rien n'interdit de penser à un navire de guerre. Il reçoit tout d'abord une volée de flèches dont beaucoup sont restées fichées dans le doublage de plomb extérieur de la coque. C'est ensuite l'abordage : l'équipage, armé de glaives, est au bastingage sur un seul bord pour parer l'abordage. Des grappins sont probablement envoyés par l'agresseur. Lors de cette manœuvre, le navire abordé prend de la gîte. Les meules, mal arrimées du fond de la cale, se déplacent, suivies du reste de la cargaison. Le navire chavire. L'équipage (?) laisse échapper ses glaives qui sont piégés entre le fond et la coque. Selon les fouilleurs, il manquerait environ une tonne de la cargaison, qui aurait été transférée sur le navire avant le naufrage, ce qui supposerait un autre scénario (le navire chavire pendant le déchargement), mais rend plusieurs éléments inexplicables. Il y a souvent des vides dans une cargaison, pour la bonne raison que certaines cargaisons, biodégradables, ne laissent pas de traces archéologiques ; or, au-dessus des éléments pondéreux stockés au centre de la carène (meules), on attend un chargement plus léger...

Les deux scénarios confirment, sans surprise, l'utilisation par les pirates d'archerie (inusitée à ce jour sur les navires de commerce dans la documentation archéologique, mais bien attestée en mer Rouge) dans les techniques d'abordage, en accord avec plusieurs témoignages d'épitaphes qui associent la flèche et la mort en mer sous les coups d'un pirate. Le

repérage des navires est essentiel. Si l'interception a généralement lieu hors de la vue de tout témoin, le repérage commence généralement dans le port, où les pirates ont habituellement leurs entrées, sous couvert d'autres activités, en général celle de pêcheurs, et leurs informateurs. Il est inutile d'arraisonner un navire chargé de pierre à affûter ou de pouzzolane...

Le partage du butin

On sait peu de chose des modalités du partage du butin. Une inscription{51} nous apprend que des gens de Théra, prisonniers des Allariotes, ont fini par rejoindre leurs rangs et pratiquer la piraterie avec leurs agresseurs. La querelle surgit au moment du partage du butin. On est en droit de penser que cette distribution suivait probablement les règles habituelles du partage des salaires dans la navigation de commerce en parts proportionnelles à la hiérarchie du bord, ainsi que le décrit la loi Rhodienne.

Les naufrageurs ?

Les « côtes barbares » n'ont pas été le triste privilège des périodes plus récentes. Si le droit de naufrage a théoriquement disparu au profit de l'État, qui ne manque pas de revendiquer ses droits, sa pratique n'a assurément pas disparu pour autant. Au III^e^ siècle de notre ère, un passage d'Ulpien conservé dans le *Digeste* (47.9.10) donne instruction au gouverneur d'une province qui semble particulière, de lutter contre la pratique des feux allumés par les pêcheurs à la côte, avec effet d'y drosser les navires. Quoique le caractère intentionnel du naufrage ne soit jamais évoqué ni postulé, ce qui ne peut être fortuit sous la plume du préfet du prétoire, la mention du butin effectué à l'issue du naufrage induit un lien de cause à effet entre l'allumage des feux, le naufrage et le butin : « Le gouverneur de (la ?) province veillera avec une conscience religieuse à ce que les pêcheurs n'induisent les navires en erreur en allumant des feux, évoquant les pêcheurs qui allument sur la côte des feux trompeurs en donnant l'illusion d'un port, et que par ce biais ils ne mettent en danger les navires et ceux qui sont à leur bord, et ne s'approprient un butin exécré ».

Les contre-mesures

Elles sont assez classiques et font appel à l'architecture navale, aux formes de la navigation et à la militarisation de l'espace maritime.

L'architecture navale

Elle offre en effet des solutions simples et efficaces, que l'on retrouve assez naturellement dans l'évolution de l'architecture navale durant les périodes à fort risque de piraterie. Un franc-bord élevé, un navire rapide et manœuvrant, un équipage abondant ont de tout temps été des éléments déterminants, sans être jamais insurmontables, de la défense passive des navires de commerce contre les attaques.

Au prix d'un surcoût d'exploitation très sensible, la galère de commerce de fort tonnage était de nature à rendre plus difficile la tâche des pirates. C'est précisément, décliné en divers sous-types et dénominations (*kybaïa, eïkoshore, kerkouros*), le type de navire de commerce de référence aux IIIe et IIe siècles av. J.-C. Le *kerkouros* fut en particulier le navire de référence en Égypte, à Chypre, en Asie, en Grèce et à Rome, du IIIe siècle aux années 70 av. J.-C., lorsqu'il disparaît de notre documentation. Élancé, d'un coefficient d'allongement de 1 :7{52}, à mi-chemin du navire de charge traditionnel et de la trière, il était assez rapide pour arraisonner un voilier de commerce{53}. Si l'on sait que les routes empruntées par ces navires (en particulier le *kerkouros*) les amenaient à fréquenter assidûment les foyers notoires de piraterie qu'étaient les côtes ciliciennes et la Crète{54}, il paraît raisonnable d'envisager un lien entre la baisse significative de la piraterie et la disparition très rapide de ces types dans le courant du Ier siècle av. J.-C., au profit de navires économiquement plus rentables. Le monstre des mers qu'était la *Syracusaine*, dont nous avons déjà parlé, chimère flottante autant que navire réel, était aussi une forteresse embarquée, avec ses huit tours dotées d'artillerie et d'archers, soixante soldats d'infanterie de marine sur chaque bord, et autant assignés à chacun des trois mâts, soit trois cents hommes d'armes, sans compter les archers et les artilleurs, auxquels il faut ajouter l'équipage et le service (y compris la logistique militaire)... Au même titre que la *Grande Françoise*, il est à compter au nombre des fantasmes du gigantisme nautique et sa conception s'inscrit dans une tentative de réponse à un climat d'insécurité en mer.

Les formes de la navigation

Agir sur les formes de la navigation est une réponse assez habituelle pour faire face aux risques d'agression. La plus habituelle est la navigation en convoi. Cette pratique est très bien documentée. Elle tient à la combinaison de facteurs divers : fréquentation de certaines routes, division du risque entre plusieurs navires navigant de conserve, souci de se prémunir contre la

barraterie ou prévention de la piraterie. Le but du convoi procède d'une réflexion beaucoup plus générale sur le risque, qui, du point de vue du prêteur-affréteur, est plus celui de la barraterie ou des diverses formes de l'escroquerie au prêt long voyage que de la piraterie. En convoi, les navires et les acteurs étaient réputés trop nombreux pour pouvoir prendre l'initiative de telles pratiques, d'autant qu'il était d'usage de mettre à bord quelques hommes de confiance. On connaît par ailleurs les limites de la navigation en convoi. Quelle que soit la période, il est impossible de faire naviguer en groupe à la même vitesse des navires aux aptitudes variables et des capitaines qui n'ont jamais aimé cette forme de navigation contraignante et inadaptée à chacun des navires. Le résultat est immanquablement l'éparpillement rapide de la flotte, qui a ses retardataires et ses pressés. Au premier accident météo, le convoi est dispersé : le voyage organisé par César entre Sicile et Afrique pour y débarquer ses troupes en donne un bon exemple. Les capitaines des navires réquisitionnés se font tirer l'oreille pour rester groupés, le mauvais temps s'en mêle, et à l'arrivée, malgré une traversée courte, les troupes sont dispersées entre la petite Syrte et Bizerte !

Le convoi, qui reste une règle assez bien établie sous l'Empire – Trimalcion, le héros du *Satiricon* de Pétrone fait naviguer des navires ainsi – est bien adapté à des embarcations de taille modeste dont l'utilisation résulte en grande partie de choix économiques : diviser le risque et pratiquer une « économie des petits lots ».

La seule forme de navigation explicitement rapportée de façon très récurrente par les auteurs anciens à une contre-mesure spécifiquement et exclusivement destinée à se protéger contre la piraterie est la navigation hivernale{55}. Les navires non pontés se prêtent mal à ce type de manœuvre, car ils transportent énormément de marchandises et d'homme et les vaisseaux longs sont très instables dans une mer formée. Le navire de course ou de piraterie est donc assez inadapté à un programme hivernal, le risque est du reste anormalement élevé par rapport au trafic maritime réduit. En revanche, ces conditions de navigation conviennent parfaitement aux vaisseaux « ronds ». Ce sont nécessairement des caboteurs, car les conditions météorologiques de la saison hivernale sont trop instables pour permettre les itinéraires de haute mer qui reposent sur la stabilité des conditions de vent. Cette pratique a donc de fait été limitée quantitativement. Elle n'en a pas moins été réelle dès cette époque ancienne. C'est en hiver que les flottes céréalières choisissent de naviguer vers

Athènes, et ce choix leur permet d'échapper à l'embuscade que leur tendait la flotte de Sparte dans le canal de Rhodes. Cette pratique a certainement contribué à développer la navigation en dehors des périodes traditionnelles de la navigation et à les banaliser.

La défense armée

Une des protections classiques contre la piraterie consistait en l'armement défensif du navire. On en a vu un exemple démesuré avec la *Syracusaine*. Cette solution on le sait n'en a jamais été une, sauf peut-être pour les embarcations à rame de fort tonnage, qui disposaient d'un équipage important. La raison en est invariante : face à des professionnels de la violence, à effectif égal, les marchands ne pèsent pas lourd. Dans le cas de la *Syracusaine*, ce sont des soldats de métier qui étaient embarqués. Sur les embarcations de petite taille, l'auto-défense comportait plus de risques que de chances.

Sur les plus grosses unités, on voit apparaître des catégories de marins plus différenciés, où l'on a parfois voulu reconnaître des personnes dévolues à la protection militaire du navire. C'est le cas des *nauphylakes* mentionnés par un passage d'Ulpien cité par le *Digeste* (4.9.1.3) où certains{56} ont reconnu des personnages armés destinés à défendre le navire. Le texte ne dit rien de tel, et ce témoignage, complètement isolé en dehors du théâtre athénien du V^e^ siècle, antérieur de plus d'un demi-millénaire, peut difficilement renvoyer à un usage commun et permanent. De surcroît, les lexicographes antiques qui ont commenté ce mot rare y voyaient un officier chargé de la surveillance du navire{57} ou des juges chargés de trancher les différends entre nauclères ou entre marchands{58}... La nature des *phylakitaï* associés aux transports de blé d'Égypte aux III^e^-II^e^ siècles av. J.-C. sur le Nil n'est pas plus claire. On remarque que la présence d'armes à bord des navires n'a jamais été une règle, mais plutôt l'exception. Toutefois, le plus grand nombre d'épaves comportant des armes se situe entre 150 et 80 av. J.-C., à une époque coïncidant avec le pic de piraterie en Occident, notre zone la mieux documentée. Les commentateurs récents mettent tous l'accent sur la valeur statistique douteuse de ces séries{59}. On sait par Pline l'Ancien{60} que les navires navigant dans l'océan Indien avaient à bord des archers qui paraissent avoir été pris à des corps de troupes. L'archerie, pour autant qu'elle utilisait des arcs de portée et de puissance suffisante, était en effet un véritable métier. Ainsi s'explique que l'arc puisse caractériser les armées ou

les pirates, mais qu'il n'apparaisse pas, en l'état de nos connaissances, dans l'arsenal du bord.

L'escorte, complément fréquent du convoi, est un recours possible, mais toujours difficile. Faire naviguer ensemble des galères de combat et des navires de charge à voile n'était pas simple. Les Athéniens escortent néanmoins les convois d'ocre de Téos. Ils accompagnent les navires en longeant Byzance, lorsque les Byzantins contraignent les navires à décharger dans leur port. Cette pratique est restée, autant que l'on sache, exceptionnelle, et n'est pas clairement attestée après la période de la thalassocratie athénienne.

Enfin, la militarisation des littoraux a été un phénomène précoce, qui se généralise à partir du IV^e^ siècle. Il comporte deux volets : l'établissement de forteresses et la fortification des villes côtières. La construction de forteresses littorales et l'implantation d'établissements humains pérennes sont parfois explicitement liées à la lutte contre la piraterie, et avaient principalement pour but d'empêcher des pirates de créer des bases et d'offrir des points fortifiés pour lutter contre eux. Pourtant, ces points d'appui militaires resteraient inefficaces aussi longtemps que le mal n'avait pas été pris à la racine.

La période de plus grande insécurité maritime a conduit à faire de la ville une forteresse maritime et du port une partie des défenses de la cité. Cette conception du port, qui prévaut encore chez Vitruve, inclut le port dans les murailles, rétrécit et allonge son entrée, la ferme par des chaînes ou par des portes, et la flanque de tours rapidement pourvues d'artillerie. Par voie de conséquence, elle réduit la surface des bassins et rejette à l'extérieur les zones de mouillage.

Seules les opérations combinées lancées entre 100 et 67 av. J.-C. par les Romains ont pu endiguer, puis enrayer le phénomène. Il a fallu non seulement attaquer les bases terrestres et détruire les flottes, mais aussi briser le cycle économique de la piraterie, et avant toute chose, trouver aux pirates repentis d'autres activités pour leur offrir une alternative acceptable à leur activité prédatrice.

Le recyclage commercial du butin et l'économie : la complicité des États

Aucune lutte contre la piraterie ne peut être entièrement efficace sans le traitement du circuit économique qu'elle génère. L'une des conditions à cela est que la lutte soit une décision acceptable pour les dirigeants de l'État qui

fait ce choix, et qu'ils ne soient pas eux-mêmes intéressés à ce processus économique.

L'une des phases essentielles de l'économie de la piraterie est en effet le recyclage du butin. Elle a été à l'origine de modèles économiques qui ont pu devenir dominants dans certaines zones géographiques, comme la Crète. Les pirates aimaient l'argent monnayé. L'imagerie toute entière du pirate nous renvoie à une saturation d'argent entre ses mains, jusqu'à l'excès et au gaspillage avec des mâts de navires plaqués d'argent. La piraterie implique donc directement des circuits de transformation des prises en argent et leur réalisation. Seules ces pratiques permettent au pirate de mener grand train, et au chef de l'équipage d'affirmer son statut en distribuant ses largesses avec la même facilité qu'il tranche les gorges...

Une part importante, sinon exclusive, du fret maritime est constituée de gros volumes de marchandise de valeur unitaire modeste. Sauf à saisir le navire avec sa cargaison, le pirate a peu à tirer du transbordement d'une partie d'une cargaison de faible valeur d'échange et de volume important.

Une première forme de cette recherche du numéraire est la rançon. Elle peut s'attacher à une cargaison, que le propriétaire rachète en quelque sorte au pirate qui s'en est rendu maître, ce qui suppose la maîtrise par le pirate du juste prix. Elle s'attache aussi et surtout à des personnes. On connaît bien la contre-valeur de personnages de haut rang tels que Jules César, dont la vie aurait été estimée à 20 talents (120 000 deniers) par ses ravisseurs, et à 50 talents, soit 300 000 deniers par le futur dictateur (qui, avec sa modestie coutumière, estimait valoir plus qu'une prise ordinaire), qui pria les pirates de revoir leur estimation à la hausse... avant de lancer un raid contre eux et de les faire mettre en croix{61}.

L'enlèvement de personnes de qualité moins importante n'est pas moins lucratif. C'est alors l'effet de nombre, la nature (notamment les femmes et les vierges) et la qualité (citoyens) des captifs qui créent pour la cité et pour ses amis une obligation de négociation. Les personnes enlevées par Boukris en 217/216 lui ont rapporté vingt talents. À Aïgialè, dans l'île d'Amorgos, ce sont plus de trente personnes qui sont enlevées d'un coup. Aucune rançon n'est explicitement mentionnée, mais on peut penser que le pirate, qui a gardé deux otages le temps des négociations, n'a pas restitué ces personnes sans compensation financière. Ailleurs, ce sont jusqu'à 280 personnes qui peuvent être enlevées en un seul raid des Étoliens. À Téos{62}, dans la seconde moitié IIIe siècle, la rançon exigée pour la restitution de femmes et

d'enfants représentait pas moins de 1/10e de la richesse de la cité. Car elle avait le devoir sacré de préserver les siens{63}.

Ceux qu'elle n'était pas en mesure de racheter, elle pouvait tenter de les récupérer sur le marché. Encore fallait-il pour cela un traité ouvrant cette possibilité, ou trouver de bonnes âmes prêtes à racheter ces personnes en échange de la reconnaissance de la cité d'origine des citoyens vendus comme esclaves. Milet, qui paraît avoir beaucoup souffert de ces raids, négocia 19 traités avec des cités crétoises, voisines des centres de piraterie.

Car les individus sont aussi des marchandises dans le contexte économique des IIIe-IIe siècles, où la demande d'esclaves explose littéralement, animant jusqu'à la fin de la République un marché florissant d'un bout à l'autre de la Méditerranée. La piraterie joua un rôle important, à défaut d'être le seul pourvoyeur du marché de l'esclavage. L'érudition convient aujourd'hui que le marché de l'esclavage et la piraterie sont économiquement indissociables aux époques hellénistique et républicaine. Parmi les victimes des raids, il est évident que l'on trouve des hommes et femmes libres, qui pouvaient espérer être échangés contre rançon, ou, avec beaucoup de chance, être reconnus, sur le marché d'une cité ayant passé des conventions, par un concitoyen revendiquant leur liberté ou par un acheteur assez généreux pour les restituer, libres, à leur cité d'origine. Mais il y avait aussi parmi ces captifs, des esclaves, dont la valeur vénale était immédiatement assurée, et que l'on pouvait recycler en quasi-légalité sur le marché (à ceci près que l'origine de la propriété de ces esclaves n'était pas légale).

Le prix des esclaves reste généralement peu élevé (même s'il varie d'un type d'esclave à l'autre), et les quelques montants de rançon connus montrent que cette activité n'est pas beaucoup plus rentable que la capture des navires, compte tenu du nombre plus important de personnes et de navires mis en jeu dans l'action. Pour avoir un ordre de comparaison, le prix de 20 talents exigé par les pirates pour Jules César est aussi celui exigé par Boukris pour libérer un stock de captifs de moindre rang. Ce n'est que deux fois la valeur vénale du chargement du navire de Naucratis arraisonné en 255 par des triérarques athéniens (encore les triérarques ont-ils eu le bon goût de ne pas vendre les personnes à bord !). Le trafic des personnes est donc hautement rentable. La valeur des personnes dans un marché aux esclaves prospère fixait un seuil minimum pour la rançon.

Pour des raisons qui tiennent aux honneurs rendus à ceux qui ont obtenu la libération des captifs, nos sources ont largement mis l'accent sur les razzias et sur les enlèvements de personnes. Il en est résulté une tendance forte de l'historiographie à lier piraterie et marché des esclaves. L'arraisonnement des navires – qui permet aussi de saisir du butin humain – est sans doute une sphère d'activité à réévaluer considérablement dans l'analyse économique de la piraterie antique, en particulier durant son âge d'or...

Le rapport encombrement/valeur de l'être humain était sans aucun doute très supérieur à celui de la plupart des marchandises, qu'il n'était pas nécessairement intéressant de saisir. Lorsqu'un navire était capturé (au port ou en mer) avec sa cargaison, il fallait soit écouler l'un et l'autre, ou écouler la seconde et couler le premier, mais il n'était alors possible de transférer sur le navire des pirates, aux capacités spécifiques, qu'une petite partie du chargement... Dès le V^e^ siècle au plus tard, l'embargo athénien avait développé un ensemble complexe de documents attachés au navire et à sa cargaison qui en assuraient la traçabilité. Il fallait alors trouver un marché conciliant et pas trop regardant pour « blanchir » le butin, qu'il fût de nature humaine ou matérielle. La collusion de fait entre certaines cités-États, voire certains États et des groupes de pirates particuliers, facilitait assurément la tâche. L'un des avantages des pirateries « civiques », liant des groupes de pirates à leur cité d'origine, en Crète, en Cilicie ou en Étolie, voire à Rome et dans le Latium était précisément de faciliter le passage des biens sur un marché légal. Les cités voisines de Hiérapytna, en Crète, étaient très actives sur ce marché, ainsi que plusieurs cités du sud de l'Asie Mineure comme Phasélis et Sidè{64}. Des cités auraient même passé des accords formels avec des pirates{65}. On rejoint encore une fois le problème de la bienveillance complice de certains États à l'égard de la piraterie, et de la prise d'intérêts d'États dans la piraterie et/ou dans ses résultats économiques... On comprend mieux que les rares États assez forts pour être en mesure d'intervenir à grande échelle contre la piraterie, aient pris le temps de calculer d'une part les bénéfices politiques et économiques qu'il y avait à tolérer une piraterie qui n'avait pas que des désavantages et d'autre part, les pertes que pouvaient occasionner sa répression.

Esquisse historique

L'histoire de la piraterie antique on l'aura compris n'est pas un phénomène linéaire : elle ne l'est ni dans le temps, ni dans l'espace. Beaucoup de choses ayant déjà été dites, on se bornera à retracer les grandes lignes de son évolution.

La période classique

Les phases antérieures aux guerres médiques sont assez mal connues, mais Ph. De Souza a sans doute raison de penser que le V^e^ siècle fut une période de mise en place de règles de la guerre sur terre et sur mer et de façon plus générale, de normation des usages de la mer. C'est particulièrement vrai d'Athènes, qui est à la fois le cas le plus documenté, et une cité qui a dû mettre en place les outils de la maîtrise de l'empire maritime propre à une thalassocratie. Cette situation peut aboutir à une vision quelque peu déformée de la réalité. Tout d'abord, l'opposition radicale entre la piraterie réputée structurelle du monde archaïque et le monde classique normé repose à la fois sur beaucoup d'idées reçues délibérément archaïsantes qui restent souvent à démontrer, et sur des textes épiques de valeur historique discutable. En outre, elle ne permet pas d'établir clairement les étapes d'une évolution. La razzia est déjà prise en compte dans le traité romano-carthaginois de 509 av. J.-C., de plus, elle est au cœur de l'affrontement entre les Phocéens et les Étrusques de Caere et leurs alliés carthaginois en mer de Sardaigne en 540-535, lorsqu'elle fournit à la fois le *casus belli* et la justification d'un traitement réputé sauvage de l'ennemi.

La lutte contre la piraterie est clairement identifiée comme un outil de pouvoir maritime (Démosthène, *Sur l'Halonnèse* [7] 14-15) et comme le privilège d'une thalassocratie capable d'imposer son autorité à autrui. Dans deux traités signés par Athènes avec Mitylène et Halieis (*IG* I^3^ n^os^ 67 et 75) en pleine guerre du Péloponnèse, aux environs de 425, les alliés d'Athènes s'engagent ainsi à fermer leurs ports aux pirates et à les ouvrir aux navires athéniens.

La piraterie est alors souvent un moyen de faire la guerre sans briser les traités (Thucydide 5.115). Dès que l'on s'éloigne du milieu très policé de la Ligue de Délos, dans les zones disputées par plusieurs autorités, la piraterie devient systémique. Ou plus exactement, les accusations de piraterie et les actions de razzia aux marges des sphères d'autorité. Syracuse, et à un moindre degré le reste de la Grande Grèce, sont comme un coin fiché dans

l'axe étrusco-punique. Dans un contexte de pression maritime étrusque, puis latine et romaine, la lecture qu'en font les Grecs est celle d'un axe foyer d'une piraterie « tyrrhénienne », qui fut un souci durable des cités grecques jusqu'à Rhodes et Athènes. Les pirates les plus souvent mentionnés à cette époque sont des barbares qui contestent aux Grecs la libre pratique de la mer.

L'action est parfois de grand style : peu après 494, le tyran de Rhégion, Anaxilas, crée une base navale pour interdire aux pirates tyrrhéniens la navigation dans le détroit (Strabon, *Géographie*, 6.1.5). Phyllaïos, puis Apelle lancent au milieu du Ve siècle deux opérations à la tête d'une flotte avec mandat de Syracuse contre Elbe et la Corse, des territoires aux mains des Étrusques sans être étrusques, en réponse à leur piraterie. Cet épisode est doublement intéressant, car il montre à la fois que le pillage et le butin qui en résulte portent un nom différent selon qu'ils sont réputés illégitimes (*leïsteïn*, du côté tyrrhénien) ou légitimes (*portheïn* du côté syracusain), et que les navarques pouvaient entretenir avec leurs cibles des relations qui permettent aux Étrusques d'acheter la Phyllaïos pour qu'ils ne pillent pas l'Étrurie elle-même. Un demi-siècle plus tard, en 384, Pyrgi, port de Caere, sera pillé par Denys de Syracuse, faisant lui aussi route vers la Corse (Strabon, *Géographie* 5, 225 ; Diodore de Sicile, 15, 14, 3-4.)

La période politique troublée, qui voit dans de nombreuses cités, pas seulement grecques, des oppositions violentes entre démocrates et aristocrates, génère également des pirateries occasionnelles, comme celle des exilés politiques, qui agissent parfois contre leur propre cité, par exemple à Corfou. Ailleurs, on peut voir un « soldat perdu » grec attaquer des bateaux phéniciens, puis s'établir en Sicile où il arraisonne comme pirate les navires non-grecs (tyrrhéniens et carthaginois). D'ailleurs, la piraterie n'est pas nécessairement une vocation existentielle et on peut l'être sur fond politique, aux marges de la course et de la piraterie.

La piraterie classique est une activité qui peut accompagner ou compléter le commerce de type emporial, ou commerce d'exclusion. Elle est un danger latent propre aux zones disputées, mais pas encore une plaie.

La guerre du Péloponnèse, puis les grandes guerres du IVe siècle, en radicalisant les formes de la guerre et en multipliant les atteintes aux populations côtières, ont banalisé cette forme de la violence maritime en même temps qu'elles brouillaient les limites du légal et de l'illégal.

La piraterie hellénistique

C'est sur le fond politique complexe propre à la seconde moitié du IV^e^ siècle et au III^e^ siècle que la piraterie hellénistique est devenue une force capable de défier les États. Les conflits internationaux se nourrissaient de conflits politiques intérieurs incessants. Par le même procédé, la piraterie trouva dans ces multiples querelles un véritable terreau à son ascension politique. En 358, l'avènement d'Artaxerxès ouvrait une période troublée en Asie, en Phénicie et en Égypte ; les luttes persistantes des Grecs ont ouvert la voie à la conquête de la Grèce par Philippe, puis aux expéditions d'Alexandre, fondatrices d'une unité éphémère que ses successeurs firent rapidement voler en éclats. Plus d'un siècle de lutte en découle, formant des populations entières à la prédation maritime utilisée comme arme de combat. L'apparition de Ligues (étolienne, crétoise) et de nouveaux centres économiques, politiques et militaires maritimes (Rhodes, Alexandrie) dessinent le nouveau paysage dans lequel se développe la piraterie.

En Occident, on assiste à la montée d'une nouvelle puissance maritime : Rome, qui en 348 (ou 343) passe avec Carthage un traité où la piraterie tient une place non négligeable ; en 338 elle prend Antium et affronte pour la première fois une flotte grecque. Dès les dernières décennies du IV^e^ siècle, elle est connue de Théophraste, successeur d'Aristote, comme la puissance maritime ayant tenté de coloniser la Corse, et on la perçoit désormais comme responsable de la piraterie tyrrhénienne en Méditerranée orientale et en « Adriatique ». Dès la fin du IV^e^ siècle, Carthage est elle-même en proie à la pression de Cyrène, de Syracuse et des Lagides. Bientôt, les guerres puniques mettent à feu et à sang la Méditerranée occidentale. Les raids gaulois sèment la désolation de l'Italie à l'Asie Mineure. Au III^e^ siècle, les guerres contre Pyrrhus, puis les guerres de Rome et de Carthage mettent à sac le bassin occidental de la Méditerranée.

La défaite d'Athènes et l'anarchie militaire qui a suivi n'ont pas seulement privé la mer Égée d'un gendarme maritime ; la radicalisation des pratiques guerrières, l'instrumentalisation militaire de la piraterie ont largement contribué à son développement, mais aussi et surtout à sa structuration. L'époque hellénistique est en effet une période qui se traduit sans aucun doute par la professionnalisation de la piraterie et par un changement d'échelle. Cette dernière tend à devenir une activité économique comme une autre : la jurisprudence héritée du droit romain prétorien évoque le cas

d'esclaves engagés par leur maître dans la piraterie de la même façon qu'ils auraient pu l'être dans le commerce maritime...

La caractéristique majeure de cette période est l'existence de flottes très importantes (Dion Cassius, 36.21), au commandement hiérarchisé, sur le modèle des plus grandes flottes de guerre, associées à des groupes sociaux, voire à des États. Les principaux foyers géographiques en sont bien connus : le Pont-Bithynie, à cheval sur les détroits et la « partie droite » du Pont-Euxin (mer Noire), la Cilicie, la Crète, l'Illyrie (rives orientales de l'Adriatique), Malte, les Baléares, la Ligurie, Gibraltar. C'est dire que tous les passages obligés de Méditerranée étaient aux mains de sociétés très fortement impliquées dans la piraterie, et que la piraterie était la norme plus que l'exception. Elle entre de plain-pied dans la vie quotidienne et dans la conscience collective et devient le ressort principal de la Comédie, de Ménandre en Grèce à Plaute et Térence à Rome.

Mais les pirates opèrent de plus en plus loin de leurs bases : les Ligures jusqu'à Gibraltar (les côtes atlantiques du Maroc et du Portugal sont de parfaits refuges pour les pirates{66}), les Pamphyliens et Ciliciens jusqu'en Italie, les Tyrrhéniens en mer Égée. L'une des caractéristiques majeures de la piraterie hellénistique est sans doute la mise en place de réseaux de plus en plus structurés qui permettent non seulement aux pirates d'écouler leur marchandise, mais aussi de trouver de nouvelles bases, et les hivernages nécessaires à leurs activités lointaines. De fait, au fur et à mesure que l'on avance dans le temps, les pirates s'organisent de plus en plus, et commencent à s'entendre et à s'unir entre flottes d'origines variées pour mener de véritables opérations de guerre. Les raids des Sardes et des Ligures contre Pise, qui semblent être en réalité une seule et même opération, en sont de bons exemples. Les attaques contre les colonies maritimes italiennes, y compris Ostie, où en 67 les pirates brûlent les navires, s'inscrivent dans une logique de guerre de plus en plus concertée, qui est à la fois cause et conséquence de répliques de la part de Rome, dont la dureté et la teneur vont crescendo à partir de 102.

Rhodes et Rome, « gendarmes des mers » ou « ripoux » ?

Rhodes s'est plu à apparaître sous les traits flatteurs non seulement du gendarme de la Méditerranée, mais aussi d'un gendarme plus prompt à réprimer la piraterie des barbares tyrrhéniens que celle des Grecs. La part de la propagande dans ces affirmations est difficile à établir, mais aucune

intervention de grande envergure n'est à porter au crédit de la thalassocratie qui a élaboré les bases du droit maritime romain puis byzantin. La conquête progressive du bassin méditerranéen par Rome a en revanche assez profondément modifié la donne. Les deux guerres d'Illyrie, entre 229 et 219, ont rendu Rome maîtresse du canal d'Otrante et lui ont permis de prendre pied dans les Balkans. Ce n'est pourtant qu'en 168, à la défaite de Persée, que Rome se rendit réellement maîtresse du bassin oriental de la Méditerranée (Rhodes, la Syrie-Phénicie et l'Égypte restant nominalement indépendants) et que le problème de la piraterie illyrienne à grande échelle fut résolu.

Même après l'intervention militaire brutale de Rome en Achaïe, en 146, les grands foyers de piraterie n'en restèrent pas moins étrangers à la domination romaine : la Cilicie restait hors de la sphère d'autorité de Rome jusqu'en 102 av. J.-C. et la Crète ne fut réellement menacée qu'à partir de 74, et conquise en 67. À partir de 166, les conditions militaires d'une intervention contre les foyers de piraterie étaient pourtant réunies, mais Rome a néanmoins attendu plus d'un demi-siècle avant d'intervenir. Ce n'était sans doute ni son souci, ni, surtout, l'intérêt de ses élites, et l'historiographie antique autant que moderne ont sans doute eu raison d'y voir une passivité complice autant qu'intéressée : le système commercial « vin contre esclaves » était une des bases des commerces romain autant que rhodien et avait pour tête de pont l'île de Délos, faite port franc par Rome en 166, et où Strabon (*Géographie*, 14.5.2) nous dit que dix mille esclaves pouvaient trouver preneur en un jour.

La première action forte de Rome est décrite par la loi dite « loi contre la piraterie », probablement de 101 av. J.-C., qui décrète la transformation de la Cilicie, conquise en 102, en province romaine. Le texte est donné par deux inscriptions, de Delphes et de Cnide{67}. Il est difficile de déterminer avec précision les motivations de cette décision. Les intérêts italiens, de plus en plus établis en mer Égée, devaient être désormais lésés par la piraterie, et la création de la province d'Asie en 133, amenait Rome jusqu'en Pamphylie, où, parmi les « ports d'entrée » de la province, sont mentionnés, dans la loi douanière d'Asie : Pergè, Magydos, Phasélis, Sidè. Non seulement on se trouvait ici aux portes de la Cilicie, mais deux des ports régulièrement désignés comme ports partenaires des pirates ciliciens, Phasélis et Sidè, figurent dans la liste. Il y avait donc sans doute matière à contentieux dans cette proximité.

La loi stipule que « le Peuple Romain a pris des dispositions pour assurer aux citoyens romains, aux alliés Latins, et aux nations de l'extérieur (de l'Italie) qui sont dans l'amitié du peuple romain la possibilité de naviguer sur les mers en sécurité ; pour cette raison, il a fait, au titre de cette loi, de la Cilicie une province prétorienne ». La loi comprenait deux volets : d'un côté la conquête de la Cilicie, validée sous couvert de lutte contre la piraterie, mais qui ne paraît pas avoir inclus la Cilicie Trachée. Du moins a-t-elle prolongé vers l'est les limites de la province. Cette opération, menée par Marcus Antonius, avait été réalisée avec le concours des Rhodiens, directement intéressés au résultat.

Le second volet était une initiative pour fermer aux pirates l'accès à leurs bases et mouillages. La loi enjoignait en effet ensuite au consul d'écrire à un certain nombre de rois dont les lacunes de la pierre ne permettent pas d'avoir la liste complète. Y figurent, dans les parties conservées, au moins les rois de Chypre, de Syrie, d'Égypte, de Cyrène, et tous ceux liés à Rome par traité d'amitié. Ils se voient priés par ces lettres « de mettre en œuvre toute action de nature à empêcher tout pirate [de mouiller ? dans] leur royaume, terre ou territoire, et de veiller à ce que [aucun des officiers ou commandant de garnison] nommés par eux ne leur offre un refuge ». On voit que la loi avait *in fine* des ambitions relativement limitées, mais justifiait *a posteriori* par la lutte contre les pirates la conquête de la nouvelle province de Cilicie. Selon les éditeurs du texte, cette loi, clairement issue du parti « populaire » aurait jeté les bases d'un grand commandement conçu pour échoir à Caïus Marius (que la loi soit de 102 ou de 101, Caius est le « consul senior » de l'inscription chargé d'écrire aux rois). Ses motivations profondes auraient donc été doubles, à la fois de politique intérieure, en vue de préparer un grand commandement pour le chef du parti populaire (peut-être espérait-on prendre argument d'un refus de tel ou tel de ces rois pour ouvrir la voie au « nouvel Alexandre »), et de politique extérieure pour justifier de façon très traditionnelle une conquête peu conforme au droit. Dès 100, la sédition violente de Saturninus et Glaucia allait rendre caduc l'espoir d'un grand commandement en Orient pour Caius Marius.

En admettant que le souhait de lutter contre la piraterie exprimé par la loi de 101 ait été sincère, la « guerre sociale » qui enflamma l'Italie à partir de 90, la violente révolte de l'Égée contre Rome à l'instigation de Mithridate en 88 et une paix bâclée en 84 par Sylla pour mieux s'engager dans la guerre civile en Italie, ne constituaient pas un terrain favorable à la lutte contre la

piraterie. Les effets des guerres contre Mithridate et l'effondrement des Séleucides furent dévastateurs en matière de piraterie. La piraterie crétoise retrouva son lustre d'antan, ravageant les côtes de Libye et de Grèce : des flottes entières se livrèrent alors à de grandes razzias qui affectèrent notamment Bengazi (Bérénikè).

Le mandat de P. Servilius Vatia Isauricus en Cilicie de 78 à 75, fut marqué par une recrudescence de la pression sur les pirates. En 74, à sa mort, le roi Nicomède Bithynie légua son royaume à Rome, déclenchant la troisième guerre contre Mithridate de Pont allié de Tigrane, désormais maître de la Syrie. Ce fut apparemment l'occasion d'une opération de reprise en main généralisée de la Méditerranée qui visait sans doute à se prévenir d'une action maritime des pirates conjuguée à celle de Mithridate et de Tigrane. La Cyrénaïque est transformée en province en 74, tandis que Marcus Antonius, le père de Marc-Antoine échouait à conquérir la Crète, dont Marcellus vint à bout en 68. En 68 ou 67, les raids des pirates contre les bases italiennes se multiplièrent : Ostie fut attaquée, Cosa, en Étrurie, mise à sac.

Alors que Lucullus accumulait les succès contre Mithridate, Pompée se fit octroyer en 67, aux termes de la *lex Gabinia*, une autorité supérieure à celle de tous les autres magistrats (*imperium proconsulare majus*), sur la mer et sur tous les littoraux jusqu'à 400 stades, soit 50 milles romains (75 km). Ce commandement sans précédent abolissait purement et simplement l'autorité d'autres pro-magistrats, notamment de Marcellus qui n'hésita pas à opposer ses troupes à celles de Pompée. Une fois encore, les arrière-pensées politiques n'étaient pas absentes de la guerre contre les pirates. L'action de Pompée fut à la fois militaire, diplomatique et sociale. Il commença par fermer les issues de la Méditerranée, puis les passages obligés et divisa la Méditerranée en secteurs aussi hermétiques que possibles et confiés chacun à une escadre. Au sein de chacun de ces espaces, il fit monter la pression sur terre et sur mer. C'est sans doute sur le plan diplomatique que Pompée a vaincu les pirates. L'expédition devait être couronnée de succès avant la fin de la saison de navigation et avant la victoire définitive de Lucullus sur Mithridate. Il privilégia donc la négociation et la reddition des pirates, offrant la vie sauve et le reclassement social aux pirates loin de la mer et de leurs bases en échange de la remise de leurs flottes et de leur désarmement.

Telles furent les clés d'une solution dont les monnaies et les auteurs anciens ont célébré avec emphase la rapidité et le caractère définitif. Prenant prétexte de cette victoire, Pompée se faisait nommer à la place de Lucullus, « se coiffant des lauriers qu'un autre avait coupés ». À son retour, en 61, seuls les littoraux de l'Égypte lagide échappaient encore au pouvoir de Rome et sans doute ce nouvel ordre politique fut-il aussi décisif pour le caractère durable de la paix sur mer que la « guerre des pirates » elle-même.

Piraterie impériale ?

L'évolution de la piraterie sous l'empire romain a été l'objet d'évaluations divergentes. Tandis que D. Braund postulait la persistance du phénomène, Ph. de Souza reconnaissait l'existence d'une « pax Romana » sur le front de la piraterie comme sur les autres fronts. Il ne fait certes aucun doute que la piraterie reste présente dans notre documentation durant tout l'empire non seulement comme thème littéraire, qu'elle soit sujet d'exercices de rhétorique, moteur du roman ou métaphore pour les pères de l'Église, ou encore comme objet jurisprudentiel. Elle fait même l'objet de plusieurs inscriptions publiques.

Cette documentation peine pourtant à fonder des faits clairement établis. L'univers du roman nous renvoie le plus souvent à un monde faisant écho à un passé grec lointain, entièrement artificiel ; celui de la déclamation{68} répète à l'envi des modèles hellénistiques ; le monde de la jurisprudence traite généralement de la piraterie sur un mode générique, et l'on chercherait en vain une référence à une constitution impériale ou à un fait précis. Un passage du jurisconsulte Paul{69} nous montre du reste que le terme de *praedo*, très présent dans le *Digeste*, pouvait désigner tout propriétaire d'un bien acquis sans vente, c'est-à-dire l'escroc autant que le pirate... Quant aux inscriptions publiques, elles sont presque systématiquement polluées par le traitement idéologique du thème de la piraterie.

Les rares cas concrets nous renvoient à un nombre limité de cas de figures : la sphère de la guerre civile, tout d'abord, où le parti adverse est renvoyé à l'univers de la piraterie et du brigandage, dans un contexte idéologique où l'éradication de la piraterie caractérise le « bon prince » et le pirate ceux qui lui disputent le pouvoir par les armes ; la sphère de la guerre étrangère ensuite, que la jurisprudence distingue clairement de la piraterie... Les textes de géographes tels que Strabon doivent être utilisés avec la plus extrême prudence tant il est vrai qu'ils sont un assemblage d'informations

puisées à des sources de périodes extrêmement variables. Sauf démonstration contraire au cas par cas, ils ne doivent en aucune façon être considérés comme des témoignages fiables sur l'époque du compilateur par le canal duquel ces informations sont parvenues jusqu'à nous{70}.

En matière de guerres civiles, la liste ne cesse de s'agrandir. Nous avons vu plus haut ce qu'il fallait penser des cas d'Auguste, de Carausius et d'Allectus. On a longtemps interprété, à la suite de Tacite (*Histoires*, 3. 47-48) dans la « piraterie » menée en 69 dans le Pont-Euxin par un certain Anicetus, sous couvert de soutien à Vitellius, l'action d'un nostalgique de l'indépendance du Royaume de Pont, transformé en province en 64. Son identification récente avec le préfet de la flotte prétorienne de Misène en activité en 59{71} change évidemment la donne et réintègre de plein droit son action dans le champ des guerres civiles consécutives à la mort de Néron. Tacite suivrait une version des faits proche du parti vainqueur, celui de Vespasien... La guerre des pirates évoquée par deux inscriptions du règne de Septime-Sévère{72} est aussi très vraisemblablement à rapporter à la guerre sur mer contre Pescennius Niger, qui, avec la Syrie, avait hérité parmi ses sujets de la flotte de Séleucie de Piérie.

Les autres occurrences concernent des formes de violence venues de la terre qui affectent occasionnellement les navires au mouillage. Une inscription datée du règne de Tibère{73} met ainsi en scène la lutte contre des *leïstaï* qui dévastent l'Hellespont. Brigands ou pirates ? Il est difficile de se faire une opinion précise. Les attaques menées sporadiquement depuis la terre par les montagnards de Cilicie en 51 contre le port d'Anemurium en Comagène (Tacite, *Annales* 12.55), à une époque où celle-ci constituait à nouveau un royaume nominalement indépendant, ou encore au IV^e^ siècle contre les navires au mouillage en Isaurie (Ammien Marcellin, 14.2.2) ont peu à voir avec une piraterie organisée disposant de bases littorales et agissant à partir de navires.

Il serait sans doute exagéré de nier toute forme de disparition de la piraterie sous l'empire, mais force est de reconnaître que ses groupes organisés ont été privés de leurs bases nécessaires en Méditerranée et dans les mers extérieures jusqu'aux limites de la domination romaine. Ceci tient à trois phénomènes connexes. Plus que l'activité des flottes{74}, c'est l'œuvre de l'existence d'un contrôle méticuleux de la terre, des côtes et de l'activité maritime par un pouvoir autoritaire d'échelle pan-méditerranéenne étendu à l'essentiel de la mer Noire et de la mer Rouge{75} et des rivages de

l'Atlantique des bouches du Rhin à celles du Sebou au Maroc. On sait par exemple que les postes de douane constituaient en Asie un réseau dont la maille n'était pas inférieure à 7,5 km. L'occupation des côtes, qui se développe avec leur sécurisation, la renforce également. Quant à la haute mer, la fréquentation intense des itinéraires rendait plus difficile d'intervenir hors de la vue de tout témoin. Le sentiment d'insécurité à la mer peut en partie se mesurer à la présence d'armes à bord. Jamais systématique, et en fait toujours marginale, elle n'est pas nécessairement liée à la seule piraterie (tout ou partie de l'équipage a pu constituer un danger égal à celui de la piraterie), mais culmine avec le second siècle avant J.-C{76}., âge d'or de la piraterie en Méditerranée. Ce phénomène devient exceptionnel à partir de 50 av. J.-C., jusqu'à disparaître vers 100 de l'ère chrétienne. Sous l'Empire, les entorses au droit de l'échange maritime les plus normalement mentionnées par nos sources sont moins la piraterie que l'escroquerie au prêt à la grosse et la baraterie. La clause de piraterie n'apparaît plus dans les risques couverts par les contrats de prêt à la grosse aventure conclus sous l'Empire, et les empereurs craignent tout pour les chargements d'État ou ceux de l'Annone embarqués sur les navires de particuliers... sauf apparemment la piraterie, même au début du Ve siècle.

Ceci suffit à donner la mesure de l'évolution radicale de la situation de l'insécurité maritime sous l'Empire par rapport à la période antérieure. Même au IVe siècle, à une période où l'insécurité des transports maritimes préoccupe considérablement les empereurs qui légifèrent beaucoup à ce sujet, les pirates sont singulièrement absents du débat. C'est plutôt la bonne – et surtout la mauvaise – foi du marin et le soupçon de baraterie qui sont présents dans ces textes.

La piraterie organisée trouve ainsi ses bases aux marges de la domination romaine, notamment sur les côtes atlantiques du Maroc, d'où les Maures{77} ont pu lancer des raids contre les rivages atlantiques de l'Espagne au IIe siècle. Des navires romains sillonnent, en dehors de la Méditerranée, des mers truffées de pirates : les côtes occidentales de la mer Rouge, celles de la mer d'Oman et du Pakistan avaient déjà assez mauvaise réputation il y a deux mille ans de cela{78}... En revanche, les raids menés par divers groupes de Germains sont, selon le droit romain, à rapporter à la sphère de la guerre étrangère, ainsi qu'on l'a vu plus haut.

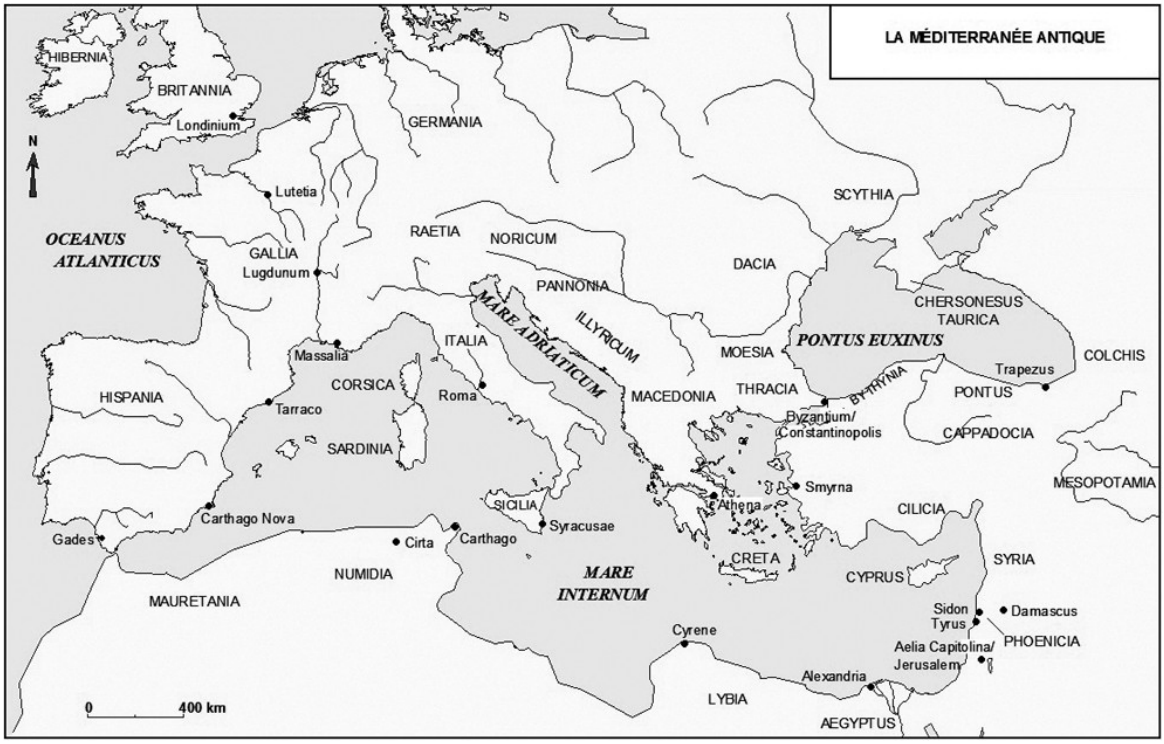
À défaut de constituer une piraterie au sens légal du terme, comme le soulignait le préfet du prétoire Ulpien, ces guerres étrangères ont fourni leur

lot de violence maritime, et non des moindres. L'épisode le plus violent et le plus spectaculaire de cette forme de violence fut l'invasion des Goths, qui a affecté tout le bassin de la mer Égée et la mer Noire, que l'on reconstruit grâce au récit qu'en a fait Zosime (1.18 sq.). À partir de 257 ils prennent pied en Crimée et soumettent semble-t-il les cités d'Olbia et Tyras qui leur fournissent des bases où ils découvrent tout à la fois navires et navigation. L'opération la plus spectaculaire débute au printemps 268 : forts d'une flotte que les auteurs anciens ont évaluée à 2 000 navires, et dotés de machine de siège, ces groupes, dotés d'une singulière capacité d'adaptation aux contextes technologiques de Méditerranée, échouent à prendre Byzance et Cyzique, mais forcent le verrou des Dardanelles et arrivent en Égée, ravagent Lemnos et la presqu'île du Mont Athos. De là, ils se divisent en trois groupes. L'un d'entre eux débarque à Thessalonique et Cassandrea ; un deuxième s'en prend à la Grèce continentale et à Skyros, Athènes, Corinthe, Argos et Sparte. Un troisième et dernier groupe pille la mer Égée, l'Asie Mineure et les îles : la Crète, Rhodes, Chypre, Sidè et la Pamphylie intérieure ainsi que Troie. C'est lui qui détruit le temple d'Artémis à Éphèse. Les deux premiers groupes furent vaincus à terre en deux batailles, en 268 sur le Nestos (le fleuve qui a son embouchure en face de Thasos) et en 269 à Naïssos (Nis), sur la Morava. Le futur empereur Probus, alors préfet d'Égypte, prenant le parti de laisser le champ libre à Odeinath de Palmyre, remporte en 270 plusieurs batailles navales sur le troisième groupe, le forçant à repasser les Dardanelles.

Un panégyriste latin (*Paneg. Const.* = *Paneg. Lat.* IV (VIII).18. 3-4) place sous le règne du même Probus, entre 276 et 282, la seule action massive pleinement assimilable à une opération de piraterie, si toutefois elle n'est pas principalement une dérivation de l'épisode précédent des prisonniers francs qui se seraient évadés du Pont et auraient ravagé la Grèce et l'Asie, puis l'Afrique, et pillant Syracuse avant de franchir le détroit de Gibraltar.

La « piraterie saxonne » qui a occupé une si grande place dans l'historiographie doit sans doute être reconsidérée. Le poids des déprédations exercées par les Saxons au III^e^ siècle sur les littoraux de la Manche et de la mer du Nord aussi bien en termes d'impact réel que de perception subjective a été sérieusement revu à la baisse. La nature de ces incursions, qui ont conduit certains de ces groupes à se fixer dans la zone de leurs déprédations, ne se réduisait du reste sans doute pas strictement à de la

piraterie. Ce littoral est devenu assez marqué par les Saxons et assez sensible militairement pour donner leur nom aux côtes anglaises sur lesquelles s'exerçait désormais le commandement du « comte militaire du littoral saxon dans les Bretagnes » (*comes rei Militaris litoris Saxonici per Britannias*) dont la *Notice des Dignités* fait état vers 400. La pression exercée par les barbares sur les côtes du nord-ouest de l'empire était en tout cas suffisante en 286 pour justifier l'envoi de Carausius à la tête de la « flotte de Bretagne » (*classis Britannica*).



Carte 1. La Méditerranée antique

Pirates, piraterie et corsopiraterie en Europe au Moyen Âge

La piraterie dans les mers du Nord au haut Moyen Âge (Ve-XIIe siècle)

Alban Gautier
Maître de conférences
Université du Littoral Côte d'Opale.

La piraterie, une notion problématique pour le haut Moyen Âge

> « Sous le règne du roi Beorhtric, pour la première fois, trois navires d'hommes du Nord vinrent du Höräaland. Alors le régisseur, qui ne savait pas qui ils étaient, les rejoignit à cheval et voulut les contraindre à gagner la résidence royale. Alors ils le tuèrent. Ce furent les premiers navires de Danois qui atteignirent la terre du peuple anglais{79}. »

Ce petit récit, inséré à la fin du IXe siècle dans une compilation couramment appelée *Chronique anglo-saxonne*, rapporte des faits survenus

au cours des années 780 ou 790 dans la région de Portland, au sud de l'Angleterre. Il montre parfaitement les difficultés que rencontre l'historien pour repérer et décrire les formes de la piraterie dans les mers du Nord (Atlantique Nord, Manche, mer du Nord et mer Baltique) au cours du haut Moyen Âge. Qui étaient ces « Danois » que l'auteur (anonyme) nous dit venir du Höräaland, c'est-à-dire de l'ouest de la Norvège ? Que venaient-ils faire sur les côtes méridionales de l'Angleterre, aussi loin de leur pays d'origine, sur un littoral qui ne regarde pas vers la Scandinavie ? Par où étaient-ils venus, par le sud à travers le Pas de Calais ou par le nord en doublant l'Écosse et en traversant la mer d'Irlande ? Disposaient-ils de bases sur leur route ou étaient-ils venus d'un trait ? Qui était à leur tête : un pouvoir institué ou des « aventuriers » avides de richesses ? Qui constituait l'équipage : de paisibles paysans enrôlés pour une expédition guerrière, de pauvres hères rêvant de richesse nouvelle ou des pillards professionnels en quête de butin ? Et pourquoi, une fois sur place, ont-ils tué le régisseur du roi ? Avaient-ils traversé la mer dans le but de ravager la région ? Souhaitaient-ils simplement commercer et ont-ils été effrayés par l'attitude belliqueuse de leur adversaire ? Avaient-ils d'ailleurs un projet précis en dehors de celui de s'enrichir par une telle expédition ?

À ces questions, il est bien difficile de répondre : de fait, il est même difficile de donner à ces hommes le nom de pirates. En effet, l'une des caractéristiques de la piraterie est, presque par définition, son illégalité : « ce n'est pas l'ampleur des méfaits, mais le défaut d'autorisation des gouvernements qui constitue le crime », écrivait il y a plus d'un demi-siècle Hubert Deschamps, l'un des principaux spécialistes de l'histoire de la piraterie, reprenant par là les définitions juridiques les plus courantes en droit international depuis la Renaissance.

Or, le haut Moyen Âge fut, on le verra, une période de grande impunité pour les pillards maritimes, rarement, tardivement et timidement inquiétés par les pouvoirs en place. Ces derniers, souvent bien en peine de contrôler les territoires qu'ils déclaraient dominer, ne prétendaient pas surveiller les mers. Surtout, les pillards eux-mêmes eurent souvent à leur tête des princes et des seigneurs : comment distinguer dans ce cas une expédition de pillage dans le cadre d'une guerre entre entités politiques d'une razzia menée dans le seul but de s'enrichir ? Car la guerre elle-même, qu'elle ait lieu sur terre ou sur mer, n'avait pas seulement pour but l'élimination d'un adversaire ou la conquête d'un territoire : elle servait aussi, et peut-être d'abord en ce haut

Moyen Âge, à se procurer du butin – trésors, bétail, esclaves – et à revenir lesté de biens nombreux et précieux que l'on pouvait certes vendre ou consommer, mais aussi et surtout donner, distribuer autour de soi pour entretenir et se constituer une clientèle.

Dans un monde marqué par l'extrême morcellement et le caractère mouvant des pouvoirs politiques, ainsi que par une féroce compétition entre eux, faire la guerre était un des moyens de se maintenir ou de progresser. En dehors du royaume des Francs, dont la stabilité fut plus ou moins maintenue sur la période allant du début du VI^e^ au début du X^e^ siècle, puis du royaume des Anglais qui se construisit à partir de la fin du IX^e^ siècle, toutes les entités politiques antérieures au milieu du XI^e^ siècle apparaissent instables, faibles, et peu à même de contrôler leurs côtes. Les petits royaumes anglo-saxons, frisons ou scandinaves, les chefferies d'Irlande, de Germanie ou des pays slaves et baltes n'exerçaient en outre leur autorité que sur des territoires restreints, dix à vingt fois plus petits que les grands royaumes barbares de l'Occident post-romain, et n'avaient bien souvent qu'une existence limitée dans le temps. Ce n'est qu'avec le XI^e^ siècle que commencèrent à émerger des royaumes ou des principautés plus cohérents et plus pérennes – duché de Normandie, comté de Flandre, royaumes d'Écosse, de Danemark ou de Pologne – dont l'une des activités pouvait être, à l'occasion, la mise en défense des côtes contre les raids maritimes. Ajoutons à cela qu'un grand nombre de ces entités politiques ou quasi politiques, quelle que soit leur taille ou le degré d'autorité qu'elles exerçaient sur les populations, étaient en mesure de monter des expéditions maritimes de commerce ou de pillage, de se lancer sur les mers afin d'arraisonner les navires marchands ou de razzier les côtes en quête d'esclaves : l'investissement, on le verra, pouvait être relativement modeste, et les retours considérables.

Ainsi la notion même de piraterie est-elle difficile à utiliser dans le contexte du haut Moyen Âge pour deux raisons à la fois opposées et complémentaires. D'une part, aucune loi, aucune autorité supérieure n'était alors en mesure d'interdire et de réprimer les déprédations exercées le long des côtes par des pillards venus de la mer : la piraterie, en tant qu'acte de brigandage maritime illégal et non sanctionné par une autorité reconnue, n'existe pas. D'autre part, ces mêmes autorités se livraient elles aussi, à la fois dans le cadre de leur construction interne et dans celui de la compétition qui les opposait, à de telles pratiques : tout brigand maritime,

dans ce haut Moyen Âge, pouvait d'une certaine manière se réclamer ou se parer d'un caractère officiel. La distinction classique entre corsaires « officiels » et pirates « illégaux » n'a donc pas de sens pour cette époque.

Avant les Vikings : aperçus sur le très haut Moyen Âge

Le phénomène viking, qui domine les mers du Nord entre la fin du VIII^e^ et le début du XII^e^ siècle, occupera l'essentiel de notre propos. Cependant, les razzias sur les côtes, les raids de pillage et de capture d'esclaves existaient déjà avant eux. Dès le III^e^ siècle, les côtes de la Gaule et de la Bretagne romaine furent menacées par des pillards que les textes appellent en général « Francs » ; au IV^e^ siècle en revanche et dans les deux siècles suivants, ces pillards sont presque toujours identifiés comme « Saxons », qu'ils opèrent au Nord ou au Sud de la Manche. Aux V^e^ et VI^e^ siècles, après l'effondrement du pouvoir romain et surtout de sa présence militaire en Bretagne (vers 410) puis en Gaule du Nord (entre les années 450 et les années 480), l'insécurité maritime semble avoir atteint son apogée dans le golfe de Gascogne, en Manche et dans les régions riveraines de la mer du Nord. De nombreux raids sont mentionnés, parfois très au sud, comme à Saintes au milieu du V^e^ siècle. La *Loi salique*, qui date des V^e^-VI^e^ siècles, fait mention d'hommes emmenés outre-mer et des conditions de leur rachat : esclaves en fuite ou hommes libres enlevés par des pillards, il est difficile de préciser. Toujours est-il que cette période du déclin de Rome correspond, dans l'archéologie, à un temps de grande prospérité et d'enrichissement pour certains sites aristocratiques du Nord : des habitats comme Gudme, dans l'île de Fionie au Danemark, ont visiblement « siphonné » des richesses importantes depuis l'Occident romain en décomposition, mais on ne saurait dire avec certitude si les « princes » de Gudme avaient acquis leurs richesses en allant eux-mêmes piller les côtes romaines ou s'ils arrivaient en bout de chaîne, à la fin de longs jeux de commerce, de menaces et de dons.

Plus à l'est, en mer Baltique, la situation est, faute de sources écrites, encore plus mal connue. L'insécurité maritime a sans doute régné dans ces régions tout autant qu'à l'ouest, du fait des pillages dus à des Scandinaves et à des Slaves. Les peuples « wendes » – populations slaves habitant les côtes sud-ouest de la Baltique, entre l'Elbe et l'Oder, dans les actuelles régions du Schleswig-Holstein, du Mecklembourg et de la Poméranie – jouissent dans

les sources, généralement scandinaves ou germaniques, et globalement bien plus tardives, d'une réputation exécrable : c'est tout particulièrement le cas des Raniens de l'île de Rügen, qui exercent leurs talents contre les Danois, les Suédois et les autres Wendes. Mais on ne sait pas si les pirates qui, en 829, ont capturé le missionnaire et ambassadeur franc Anschaire pendant son voyage vers le port suédois de Birka et lui ont dérobé tous ses objets précieux et ses livres liturgiques, étaient danois, suédois ou wendes. À l'ouest enfin, l'ancienne Bretagne romaine était soumise aux déprédations maritimes des Pictes de l'actuelle Écosse et des Scots dont le nom prête à confusion puisqu'ils venaient d'Irlande. Le futur saint Patrick, né dans le nord-ouest de l'Angleterre actuelle, fut enlevé pendant son adolescence par des pirates irlandais, à une date difficile à déterminer au cours du V^e^ siècle : esclave en Irlande, il en apprit la langue puis, une fois sa formation faite, put revenir dans le pays pour en convertir les habitants.

À partir du VII^e^ siècle, une plus grande sécurité du voyage maritime, certes toujours imparfaite, semble s'être instaurée dans le secteur Manche – mer du Nord, un peu plus tard en mer Baltique. Les pouvoirs en place ont en effet favorisé, dans les deux siècles suivants, l'émergence de comptoirs, appelés *wiks* dans cette *lingua franca* germanique qui s'était développée parmi ces marchands, pirates et navigateurs du Nord. Plusieurs de ces sites ont été fouillés, à l'instar du comptoir alors danois (mais aujourd'hui en territoire allemand) de Hedeby, au sud-est du Jutland : le roi danois Godfred avait réuni à l'intérieur de cette agglomération des marchands d'horizons divers, en particulier ceux qui avaient autrefois occupé le site de Reric, plus au sud, alors en territoire wende. Le regroupement d'un grand nombre d'activités commerciales dans ces *wiks* permit aux princes danois, anglais, frisons ou francs de contrôler l'essentiel du commerce maritime et donna aux commerçants des points de chute stables et bien administrés, où ils étaient sûrs de trouver des débouchés. De nombreux témoignages archéologiques confirment par ailleurs l'essor des échanges et du commerce au long cours pendant cette période : celui-ci était en particulier le fait de marchands frisons ou franco-frisons.

Le fait qu'aucun de ces *wiks* n'était à proprement parler fortifié semble *a priori* témoigner d'un recul de l'insécurité, non seulement sur la mer mais aussi sur les côtes. On peut penser que les marchands qui fréquentaient ces sites y trouvaient aisément de quoi s'enrichir et ne jugeaient pas nécessaire de mettre en danger leur propre sécurité pour accumuler des richesses plus

nombreuses par des moyens moins pacifiques. L'archéologie des *wiks* montre en effet que ces marchands représentaient une catégorie sociale très particulière qui, sans appartenir aux élites foncières, menait un genre de vie luxueux, montant à cheval et portant des armes : précisément le genre d'hommes qui pouvaient à l'occasion se faire pillards. Mais l'absence ou la modestie des fortifications ne signifie pas pour autant que la piraterie avait disparu, car elle continuait sans nul doute à exister sur une échelle réduite et était le fait de bandes armées comparables à ces Norvégiens qui tuèrent vers 790 le régisseur du roi Beorhtric. De tels groupes se déplaçaient sur quelques navires et représentaient un danger permanent. Néanmoins, ils ne pouvaient inquiéter sérieusement les principaux établissements de commerce, qui réunissaient dans un seul lieu des hommes nombreux dans la force de l'âge, eux-mêmes capables de se défendre et qui, outre leurs propres forces, pouvaient faire appel aux troupes des princes qui les protégeaient. La concentration des marchands dans des *wiks* était donc en elle-même un gage de sécurité ; en outre, ces *wiks* n'étaient jamais construits sur la côte, mais le plus souvent en fond d'estuaire, et une attaque surprise n'aurait pas été facile. Peut-être l'insécurité nouvelle, qui apparut à la fin du VIII^e^ siècle sur les côtes de l'Europe du Nord-Ouest, était due à un changement d'échelle – des expéditions soudain plus ambitieuses, plus nombreuses et mieux préparées – plus qu'à un changement profond des pratiques.

Les Vikings étaient-ils des pirates ?

Le phénomène viking ne peut être résumé à l'irruption, pendant un peu plus de trois siècles, d'un « peuple de pirates ». Certes, c'est ainsi que les appelle une source franque du X^e^ siècle : l'historien Richer de Reims désigne le Normand Guillaume Longue-Épée (v. 927-942), fils de Rollon, comme duc, chef ou prince « des pirates »[{80}]. Mais cette mention isolée ne doit pas nous tromper et nous faire supposer que les Vikings étaient systématiquement perçus comme tels par ceux qu'ils agressaient : cette appellation est en effet donnée à Guillaume, un prince chrétien parfaitement intégré dans l'aristocratie franque, dont seules les origines scandinaves le distinguaient de ses pairs, et le titre de « chef des pirates » a ici un usage d'abord polémique.

Nos sources ne nous aident d'ailleurs pas à évaluer le phénomène avec impartialité : le plus souvent peu bavardes, lacunaires ou allusives, presque toujours écrites du point de vue des victimes des pillages, elles n'abordent qu'exceptionnellement les motivations de ces hommes qui se livraient à des expéditions maritimes ayant pour but ou pour effet le pillage des régions côtières. Selon leurs auteurs, les pillards sont toujours abominables et foncièrement mauvais, animés par la haine des monastères et du Dieu chrétien, voire dirigés par la main du démon. Pour entendre la voix des marins, seuls quelques textes sont aujourd'hui à notre disposition. Les stèles runiques que l'on a retrouvées dans presque toutes les régions où se sont implantés les Vikings, mais principalement sur l'île de Gotland et dans l'est de la Suède, nous donnent un aperçu des raisons qui ont poussé ces hommes à partir outre-mer : en effet, souvent érigées par les descendants ou les héritiers de ces hommes, elles rappellent leurs exploits, les routes qu'ils ont suivies, les contrées qu'ils ont visitées, éventuellement leur mort glorieuse au combat, et surtout la manière dont ils ont acquis leur statut et leurs biens. Ainsi, la motivation première de ces expéditions semble avoir été l'acquisition de richesses : on traverse la mer *at afla sér fé*, « pour acquérir des biens ». La richesse, plus encore quand elle est acquise dans de telles conditions, apporte à son détenteur prestige et influence.

Dans les sources occidentales, les pillards apparaissent donc d'abord comme des « hommes du Nord » (*Normanni, Northmanni*) ou des « païens » (*pagani*) : on insiste sur leur provenance et sur leur altérité plus que sur leurs pratiques. Or le mot « viking » (que nous préférons considérer comme un nom commun) ne désignait pas un peuple, mais une activité. Une telle expédition outre-mer, menée avec un ou plusieurs navires à l'initiative d'un chef, porte en effet en norrois le nom de *víking* (mot féminin), et celui qui y participe est un *víkingr* (mot masculin). Une *víking* couronnée de succès permettait d'abord de s'enrichir par le commerce, car on ne partait pas toujours à vide : au contraire, on emportait souvent des biens dont les régions situées plus au sud étaient demandeuses – lingots de métaux, balles de fourrures ou de plumes – et que l'on écoulait en échange de monnaies d'argent ou d'autres biens désirables comme le vin, le sel ou les épées franques, interdites d'exportation par les autorités carolingiennes mais qui faisaient de toute évidence l'objet d'une contrebande active puisqu'on les retrouve dans de nombreuses tombes scandinaves. On peut ainsi mettre en

lumière le lien entre aventure, commerce officiel, commerce interlope, guerre et pillage que l'on retrouvera bien plus tard dans la flibuste antillaise.

Car une *víking* bien menée enrichissait aussi par des moyens plus violents, à travers la pratique du mercenariat et, bien entendu, par celle du pillage. Les chefs vikings les plus renommés, ceux qui s'étaient le plus enrichis dans leurs expéditions, étaient sans nul doute plus guerriers que marchands, mais ne rechignaient pas à l'idée de se mettre, au moins pour un temps, au service de souverains qui les payaient bien. Les Varègues (vikings suédois) poussèrent jusqu'à Constantinople et entrèrent dans la garde personnelle du *basileus*. Les sources franques et anglo-saxonnes sont remplies de ces Vikings « apprivoisés » qui se soumettent aux rois chrétiens en échange de terres et de trésors, et diverses sagas norroises nous permettent de suivre de près les carrières de quelques grands vikings. Ces textes en prose, écrits en Islande entre la fin du XII^e^ et le XV^e^ siècle, ne brillent certes pas par leur fiabilité : elles tiennent plus du roman que de l'histoire scientifique, et ont tendance à magnifier leurs héros et à présenter leurs exploits sous un jour favorable. Mais elles montrent comment, à la fin du Moyen Âge, les Islandais imaginaient leurs ancêtres, leur rapport à la mer et à la guerre : pour eux, les grands vikings d'autrefois étaient des « rois de mer » (*sækonung*), des aristocrates, voire des membres de maisons royales, qui pour diverses raisons – concurrence en Scandinavie, goût de l'aventure et de l'exploit, appétit de richesses – tentaient leur chance sur la mer.

L'un des vikings les plus célèbres, Óláfr Haraldsson, le futur saint Olaf, serait ainsi le descendant d'un précédent roi de Norvège et aurait été baptisé outre-mer, peut-être en Normandie. Il eut une longue et fructueuse carrière de Viking dans les années 990 et 1000, en particulier en Angleterre où il pilla plusieurs villes, incendiant Cantorbéry et menaçant Londres. Il opéra pour son compte, au service d'autres princes scandinaves et pour le roi anglais Æthelred II. Il s'enrichit considérablement pendant cette période, amassant butin, rançons et soldes. Revenu en Norvège vers 1015, il utilisa les trésors, la flotte et les fidélités qu'il avait amassés pour s'imposer sur le trône. Contesté dans son nouveau royaume, il passa les quinze dernières années de sa vie à lutter contre les Danois : ces derniers parvinrent à l'abattre en 1030 lors d'une bataille navale. Souverain chrétien, tué par d'autres Scandinaves chrétiens, il fut alors considéré comme un martyr, et son culte se répandit rapidement parmi les communautés marchandes et

maritimes des mondes nordiques, de la Baltique à l'Angleterre. Faire d'un tel personnage un simple pirate n'est pas très convaincant ; voir en lui le souverain légitime d'une royauté stable n'aurait pas de sens.

Les raids vikings : fonctionnement, réactions, résultats

Comment ces « rois de mer » menaient-ils leurs expéditions ? Le principal instrument de leur puissance était sans conteste leurs navires, que de nombreux ouvrages modernes continuent à appeler à tort des « drakkars ». Le terme date en réalité du XIX^e^ siècle et résulte d'une mauvaise transcription du terme norrois *drekar*, mot pluriel signifiant « dragons » et qui, dans certains poèmes, désigne par métonymie les navires aux proues ornées de figures fabuleuses. Or les Scandinaves du haut Moyen Âge avaient de nombreux mots pour désigner leurs navires : les bateaux marchands sont appelés *skúta* ou *knørr*, tandis que les navires armés pour le combat se nomment *langskip*, *herskip*, *snekkja* ou *skeiä*. Les plus grands, qui comptaient plus de trente bancs de nage et pouvaient transporter jusqu'à une centaine d'hommes en armes, servaient aux grandes expéditions de conquête, mais la *snekkja*, petit navire mobile, représentait de toute évidence le type de navire le plus adapté pour les opérations de piraterie en mer, côtière ou fluviale. Tous ces navires étaient construits à clin : les planches de bordage, qui se chevauchaient, étaient montées de part et d'autre de la quille avant que ne soient construits les couples qui formaient, avec les bancs de nage, la charpente du navire. Une rame de gouvernail à tribord, un mât et une unique voile rectangulaire complétaient l'ensemble. L'archéologie a permis de retrouver plusieurs de ces navires, dont certains ont pu être reconstitués et testés en haute mer : une réplique du navire trouvé dans la tombe de Gokstad, en Norvège, a même traversé l'Atlantique avec succès. La Tapisserie de Bayeux en représente un grand nombre, et leurs caractéristiques sont bien visibles sur la broderie.

Le bateau viking était un bateau stable, rapide et terriblement efficace. Il représentait une amélioration technique considérable par rapport aux navires bien plus simples qui avaient caractérisé le Nord jusqu'au VIII^e^ siècle : à l'instar du bateau de Nydam, construit au IV^e^ siècle et retrouvé au XIX^e^, ces navires ne possédaient pas de voile. Une flotte ainsi constituée pouvait en quelques jours quitter la Norvège ou le Danemark, fondre sur un

monastère, le mettre à sac et capturer les moines ou les moniales les plus jeunes et les plus valides, puis revenir en Scandinavie. Là, les membres de l'expédition pouvaient vendre leur butin dans un *wik* ou le distribuer à leurs parents, amis et clients. C'est au cours d'une telle *víking* que la vénérable abbaye de Lindisfarne, construite sur une île proche des côtes de l'actuel Northumberland, fut pillée et incendiée en 793, provoquant un émoi sans précédent dans toute l'Angleterre et, au-delà, jusqu'à la cour de Charlemagne. Évidemment, une connaissance préalable des routes maritimes, des amers, des courants et, tout simplement, des cibles elles-mêmes, est indispensable à de telles expéditions : il faut donc que ces pillards aient reconnu les routes et les lieux lors de traversées bien plus pacifiques, sans doute commerciales. Ayant observé le peu de difficulté que présentait une telle entreprise, ils revinrent en nombre et avec d'autres intentions.

Ces navires maniables et rapides étaient en outre caractérisés par un faible tirant d'eau qui, avec l'alliance de la voile et de la rame, leur permettait de remonter les fleuves loin à l'intérieur des terres : Paris, Aix-la-Chapelle ou Cologne furent pillées à la fin du IX^e^ siècle par des flottes vikings. Mais il faut garder en mémoire que les Scandinaves ne combattaient pas seulement depuis leurs navires : une fois installée dans une région, une bande viking laissait généralement ses vaisseaux dans un havre protégé et surveillé, s'emparait de chevaux et rayonnait autour de sa base pendant plusieurs mois, voire plusieurs années. Le *longphort* ou forteresse côtière de Dublin, noyau de la ville actuelle, fut fondé au milieu du IX^e^ siècle par des Vikings désireux à la fois de contrôler les rivages occidentaux de la mer d'Irlande, de garder le contact avec d'autres Scandinaves installés plus au nord dans les îles Hébrides.Ils bénéficiaient ainsi d'une base d'opération pour piller les monastères nombreux et opulents de la région.

Les Vikings se déplaçaient rarement en grandes armées, mais plutôt par petits groupes de quelques dizaines d'hommes. Les grands mouvements qui mirent en péril les royaumes anglo-saxons et francs dans les années 865-890 virent très peu de batailles rangées, car les pillards ne cessaient de négocier avec leurs victimes potentielles afin d'obtenir sans combat les richesses et le butin escomptés. La pratique fréquente de la capture pour rançon supposait aussi des pourparlers entre les pillards et l'entourage de leurs victimes. La *Chronique anglo-saxonne* évoque ainsi les négociations

qui, en 1011-1012, se déroulèrent entre le Danois Thorkell le Long et les autorités anglaises autour de la rançon de l'archevêque de Cantorbéry, capturé lors du sac de la ville : seule la longueur des pourparlers, l'impatience des hommes et l'attitude intraitable du prélat conduisirent à la mort brutale de ce dernier, car la plupart du temps les otages de marque, qui représentaient une réelle promesse d'enrichissement, étaient correctement traités. En outre, ces « grandes armées vikings » étaient composées de bandes instables, qui se divisaient et se recomposaient fréquemment et n'avaient *a priori* aucune stratégie commune. Ce n'est qu'au tournant de l'an mille que les compétences et les ressources de très grandes flottes vikings furent mises au service d'une ambition unique et d'un projet politique commun qui n'avait plus rien d'un acte de piraterie : la conquête de l'Angleterre par les rois danois de la dynastie de Jelling.

Menacées par la piraterie scandinave, les autorités des régions ne restèrent naturellement pas inactives devant le danger. Certes, les royaumes irlandais et anglo-saxons, et même l'Empire franc, eurent beaucoup de mal à trouver des parades efficaces. Plus habitués à réunir eux-mêmes leurs armées pour des razzias (terrestres) chez leurs voisins saxons, slaves, italiens ou bretons, les Carolingiens se trouvèrent démunis face aux raids maritimes. Les côtes n'étaient pas défendues, et très mal surveillées : des défenses côtières existaient contre de tels risques, puisque Charlemagne fit à la fin de son règne une tournée d'inspection sur le littoral de la mer du Nord, mais tout indique qu'elles ne furent pas efficaces dans les décennies suivantes. L'une des premières mesures proprement militaires prises en réaction aux raids vikings fut de barrer les grands fleuves par le moyen de ponts fortifiés : celui de Pont-de-l'Arche en amont de Rouen, construit sur ordre de Charles le Chauve dans les années 860, n'arrêta pas l'imposante flotte qui remonta la Seine en novembre 885, mais les ponts de Paris les retinrent pendant près d'un an jusqu'à l'arrivée de l'armée du roi Charles le Gros. Ce dernier cependant préféra ne pas combattre les Danois et acheta leur retrait, une pratique courante de part et d'autre de la Manche.

L'entente avec l'ennemi représenta, et de très loin, la forme la plus courante de réponse aux pillages : sans risque pour le souverain, elle lui permettait de faire cesser les déprédations tout en faisant passer les pillards à son service. De nombreux chefs vikings furent ainsi baptisés et pourvus de terres ou de biens en échange de serments de fidélité à un roi franc ou anglais. Certains ne tinrent pas parole, mais tous ne furent pas infidèles par

la suite : le Viking Rollon et ses descendants furent de fidèles soutiens des derniers Carolingiens. Dans d'autres régions marquées par l'absence d'autorités politiques fortes, les Vikings les plus talentueux s'établirent eux-mêmes comme rois et limitèrent les possibilités offertes à leurs compatriotes : Dublin fut ainsi, du milieu du IXe au milieu du XIe siècle, le centre d'un royaume hiberno-scandinave qui contrôla efficacement les régions côtières et les îles situées entre l'Irlande et la Grande-Bretagne. Ce royaume concentra un négoce important et nouveau dans ces régions jusqu'ici peu intégrées aux grands courants commerciaux, et parvint même à faire reculer l'insécurité en mer d'Irlande. De même, de nombreux Suédois s'imposèrent dans les régions situées à l'est de la mer Baltique, dans ce qui deviendrait plus tard la Russie.

Après les Vikings : la piraterie aux XIe et XIIe siècles

La fin du phénomène viking n'a pas signifié la fin de l'insécurité sur les routes maritimes du Nord. La féodalité, dont résulta un morcellement encore plus fort des pouvoirs dans l'ancien royaume des Francs, coïncida avec le développement de droits seigneuriaux côtiers comme le droit d'épave. Sans créer les pratiques de piraterie, ces droits contribuèrent sans nul doute à les institutionnaliser et à les cristalliser. Les côtes de la Flandre, de la Hollande et de la Frise abritaient ainsi des communautés vivant des épaves maritimes qui, à l'occasion, ne rechignaient pas à provoquer les désastres qui les enrichissaient : les naufrageurs commencent en effet à apparaître dans les sources, opérant avec ou sans la sanction et la participation des autorités locales. C'est ainsi que le duc anglais Harold Godwinseson, le futur vaincu de la bataille de Hastings, fut capturé, emprisonné et rançonné par le comte Gui de Ponthieu lors d'un voyage sur le continent aux environs de 1064 : l'historien Guillaume de Poitiers, écrivant quelques années plus tard, nous explique d'ailleurs à cette occasion que « certains peuples des Gaules avaient été conduits par avarice à adopter cet usage exécrable, barbare et depuis longtemps étranger à toute justice chrétienne : ils tendaient des embuscades aux puissants et aux riches, les jetaient en prison, les torturaient et les humiliaient, puis après les avoir pratiquement menés à la mort, ils les relâchaient le plus souvent contre une forte rançon{81} ».

Les côtes flamandes ou néerlandaises servirent aussi, pendant tout le XIe siècle, de base de repli aux nombreux bannis et rebelles hostiles au pouvoir du roi anglais du moment. Tous les grands seigneurs anglais étaient alors en mesure de constituer une flotte et de recruter des équipages compétents sur leurs terres ou sur celles qui leur étaient confiées par le roi, et lorsqu'ils partaient en exil (une punition alors fréquente en cas de rébellion ou de soupçon de trahison), ils emmenaient avec eux leurs navires et leurs hommes. Osgod Clapa (c'est-à-dire « le rude »), issu de la haute aristocratie de l'est de l'Angleterre, fut exilé en 1046 et pendant une dizaine d'années, avec la bénédiction du comte de Flandre Baudouin V, il harcela les côtes anglaises. En 1049, il mouillait à Wulpe, une île au nord de Bruges, avec vingt-neuf navires. L'ayant appris, le roi Édouard le Confesseur rassembla une flotte dans le Kent et ordonna à ses ducs d'en faire autant dans le Sussex. Mais Osgod, laissant sa femme à Bruges sous la protection du comte Baudouin, traversa le détroit avec un détachement de six navires et ravagea l'Essex, évitant donc les flottes royales. Osgod Clapa était-il un pirate ou un rebelle ? Agissait-il pour son propre compte, pour celui du comte de Flandre ou par haine du roi Édouard ? Difficile à nouveau de répondre à ces questions : si l'on en croit le témoignage du chroniqueur Jean de Worcester, quand un navire d'Osgod fut saisi par la flotte royale, tout l'équipage fut massacré. Mais ce sort, habituellement réservé aux pirates, peut aussi se comprendre en cas de rébellion aggravée.

La piraterie était donc fréquente sur l'ensemble des mers du Nord au XIIe siècle. Les sources en situent les bases principalement dans trois régions : la mer d'Irlande, les Pays-Bas (au sens large) et les rives sud de la Baltique. En mer d'Irlande, la chute du royaume viking de Dublin dans le cours du XIe siècle signifia paradoxalement une recrudescence de l'insécurité. En 1113, une délégation de chanoines de Laon, en tournée en Angleterre pour récolter des fonds, passa par Bristol, alors en passe de devenir le premier port atlantique du pays. On les dissuada de se rendre à bord des quelques navires irlandais qui mouillaient au large de la ville car, leur dit-on, ils risquaient de se faire enlever et rançonner. Pendant tout le XIIe siècle, l'île de Man, les Hébrides et de nombreux points sur les côtes galloises, irlandaises et écossaises abritèrent des groupes de pillards que les « rois de Man et des Îles » – pourtant à la tête d'un royaume d'origine scandinave – ne parvenaient pas à contrôler, quand ils ne participaient pas eux-mêmes aux raids. L'affermissement du pouvoir anglais dans ces

régions, en particulier après la conquête de l'Irlande en 1169-1171, permit peu à peu de faire reculer le phénomène, sans toutefois le supprimer entièrement : en 1218, le roi Ragnall de Man dut se rendre à la cour anglaise pour faire amende honorable au sujet des nombreux raids pratiqués par ses sujets.

De la Flandre à la Frise, les nombreuses îles et les deltas tortueux fournissaient des positions de repli quasiment imprenables, tandis que les riches villes de Flandre ou du Rhin représentaient des débouchés pour écouler les marchandises pillées. En 1047, Lothen et Yrling, deux hommes inconnus par ailleurs, traversèrent la mer avec vingt-cinq navires, pillèrent le port de Sandwich « où ils s'emparèrent d'un butin inouï en hommes, or et argent », firent une tentative dans le nord du Kent où la population se défendit efficacement, puis jetèrent leur dévolu sur les côtes de l'Essex, sur lesquelles ils prélevèrent à nouveau des hommes et du butin. Ils se rendirent alors en Flandre « où ils vendirent ce qu'ils avaient pillé », puis repartirent « vers l'est, d'où ils étaient venus{82} ». Étaient-ils frisons, saxons ou scandinaves ? Rien ne nous permet de le dire car leurs noms sont assez peu parlants, mais ils sont un bon exemple de ces pirates des côtes sud de la mer du Nord. Un siècle et demi plus tard, Eustache le Moine, fils d'un petit seigneur du Boulonnais, servit successivement l'Angleterre et la France et fit l'objet, après sa mort en 1217, d'un roman en langue picarde. Mais à nouveau, il est difficile de décrire Eustache comme un simple pirate : mercenaire autant que pillard, il vendait ses services au plus offrant.

Plus à l'est, les sources du XII^e^ siècle insistent sur l'importance de la piraterie wende. Mais, comme dans le cas des pillages vikings, il est difficile de parler de piraterie au sens strict : les raids qui menacèrent le Danemark ou la Suède furent menés à l'initiative de princes slaves tels que ce duc poméranien Ratibor, qui ravagea les côtes danoises jusqu'à la Norvège en 1135. Cette insécurité poussa les souverains danois et leurs agents à fortifier leurs côtes – Copenhague aurait été fondée en 1167 par l'évêque Absalon pour protéger le détroit du Sund contre les Wendes – même si ces forteresses servaient aussi, comme tout château, à contrôler le territoire et les populations locales. On protégea aussi les abords des principaux ports en construisant des barrières de pieux immergés ou en coulant des navires usagés : cela permettait de réduire le canal d'approche du port et de mieux en surveiller l'accès. C'est ainsi que, dans le fjord de Roskilde au Danemark, on coula vers la fin du XI^e^ siècle cinq navires :

étudiés à l'issue des fouilles sous-marines de 1962, ces navires représentent opportunément un panel des principaux types de bateaux vikings. Enfin les rois de Danemark portèrent l'offensive contre Rügen en ravageant systématiquement l'île et les côtes avoisinantes par des raids annuels entre 1160 et 1170, à l'issue desquels l'île fut conquise, soumise et christianisée.

Mais pouvons-nous vraiment, comme on l'a longtemps fait, parler de piraterie pour les raids des Wendes et de guerre défensive pour ceux des Danois ? L'historien danois Saxo Grammaticus, écrivant vers 1200, justifie en effet la guerre wende par le fait que ce peuple « d'esclaves et de voleurs » devait être puni et annihilé. Or dans les deux cas, un prince disposant de navires et pouvant réunir autour de lui ceux de ses alliés et vassaux, pillait et ravageait une côte ennemie ; les victimes étaient toujours réduites en esclavage et vendues outre-mer ; et de chaque côté les vainqueurs s'enrichissaient. Seules véritables différences, les Wendes étaient païens et n'avaient pas pour but de conquérir les côtes danoises. La croisade contre les Wendes, prêchée en 1147 et menée pendant plusieurs décennies par des Danois, des Polonais et des Allemands, fut au contraire une guerre d'extermination. L'accusation de piraterie venait à point pour justifier une entreprise de conquête doublée d'une croisade : quand des « pirates » wendes capturèrent un navire transportant des présents offerts par son beau-père au roi danois Valdemar I^{er}, la vengeance fut brutale et des villages entiers furent brûlés en représailles. En réalité, les Scandinaves n'étaient pas en reste : les *Vitalienbrüder* de l'île de Gotland, qui allaient défrayer la chronique des XIV^{e}-XV^{e} siècles par leurs pillages s'étendant de la Baltique à la Frise, eurent bien des prédécesseurs.

Carte 2. Mer du Nord et mer Baltique aux XIVe et XVe s.

L'essor de la piraterie en Europe du XIII^e^ au XV^e^ siècle

Pierre Prétou
Maître de conférences, Université de La Rochelle

L'expansion maritime de la fin du Moyen Âge européen, sa projection atlantique et les Grandes Découvertes nous confortent dans l'idée que les XIII^e^-XV^e^ siècles avaient introduit une mutation profonde de l'Europe. Dans les sources, les mentions de violences commises en mer se multiplient tant, qu'elles laissent à penser qu'un essor de la piraterie aurait été consécutif de l'essor naval et commercial des littoraux atlantiques et méditerranéens. Si la violence sur mer constitue à n'en pas douter un objet d'études pour l'histoire, en revanche, l'historicité de la piraterie défie toujours le raisonnement historique. Jusqu'au XIV^e^ siècle, le mot lui-même n'est pas assuré. Partant de là, un problème méthodologique se pose et l'on est en droit de se demander si la piraterie peut être légitimement étudiée alors qu'elle n'est pas nommée ou de façon incertaine. Les derniers siècles du Moyen Âge européen apportent une réponse : revisitant les traditions antiques, ils renouent avec la terminologie pirate. Alors que « l'ennemi de tous » refait surface, les

États semblent rechercher une forme de police des mers. À coup sûr, ce Moyen Âge tardif fit naître un nouveau regard sur la piraterie, des stéréotypes de criminels et des réglementations fragiles qui devaient engager une redéfinition des comportements licites et illicites sur mer. Après trois siècles d'hésitations mentales, judiciaires et politiques, un cadre était dressé. L'année 1204, qui vit simultanément la fin d'un âge normand et la mise à sac de Constantinople, ouvrait indiscutablement un nouveau contexte maritime, tant en Méditerranée que dans l'Atlantique. Le conflit franco-anglais au Ponant et les rivalités des communautés portuaires méditerranéennes avaient accéléré le phénomène. Intimement lié à la maturation des autorités souveraines, ce nouveau contexte avait débuté par la création d'une qualification nouvelle qui distinguait désormais le pirate du simple larron.

« Larrons de mer » et crimes « d'escumerie »

Au début du XIII^e^ siècle, droits et coutumes occidentaux n'emploient ni le terme « pirate », ni celui de « piraterie ». Si les violences illicites commises en mer sont bien connues du Moyen Âge européen, celui-ci n'a que tardivement élaboré leur qualification. Paradoxalement, l'absence de chef d'accusation entame sérieusement la pertinence de l'approche historique. Néanmoins, à la fin du XV^e^ siècle, l'entrée du mot dans les archives ne laisse que peu de doutes : le champ lexical de la piraterie a émergé dans les derniers siècles du Moyen Âge, au fur et à mesure de l'affirmation des États dans la régulation naissante des activités maritimes. Suivons en ici les étapes.

Au XIII^e^ siècle, il n'existe aucun terme spécifique pour désigner le fait de commettre des vols, ou « robberies », sur les flots. La contrainte illicite, la force injuste et la soustraction de la chose d'autrui commises en mer ou par la mer, ne nécessitent pas automatiquement une appellation singulière, si ce n'est que le crime se voit appliquer un complément qui le caractérise : « l'escumerie ». Plus précoce dans la littérature que dans les archives judiciaires, ce crime « d'escumerie » désigne le fait de s'emparer des biens d'autrui à la surface de la mer. « Escumer » signifie tout autant le fait de retirer une écume à l'occasion d'une cuisson, que de voler sur terre comme sur mer. Ainsi le démontre Villon qui s'interroge en 1461 : « Pourquoi

larron me faiz nommer ? Pour ce qu'on me voit escumer{83} ». Toutefois, la récurrence du terme en matière maritime fait de ce lexique une première perception médiévale de la piraterie. Au XIVe siècle, un chroniqueur comme Froissart réserve l'escumerie aux affrontements navals accomplis par les mariniers, tandis que les archives judiciaires de langue française de la fin du siècle font entrer la qualification de « robbeurs escumeurs des mers » dans leurs enquêtes. Cette désignation, extraite des mots entourant le vol, témoigne d'une hésitation théorique. Faut-il singulariser les agressions contre les biens lorsqu'elles sont commises en mer ? La réponse médiévale n'est pas si évidente que cela. Écho de cette hésitation, le mot pirate n'est que d'emploi tardif. Les termes « larron » et « robberies » lui sont préférés, termes auxquels s'associe un complément signifiant : « larron de mer ». Ces derniers sont donc des voleurs, vivant dans le monde étrange des mariniers mais ils ne diffèrent guère de leurs équivalents campagnards et citadins. Le territoire de leurs exploits, une marge méconnue, suffit à faire émerger leur existence singulière, mais pas au point de les séparer du monde des coquins, coquillards, larrons, « pillars » et autres « robbeurs ». Ils sont en revanche d'apparence différente, comme le sont ces mariniers décrits par Chaucer dans le prologue des *Contes de Canterbury*, vraisemblablement en s'inspirant de la famille Hawley de Dartmouth. Leur apparence les détache du commun en raison de leur « teint hâlé », la dague ceinte par le cou sous l'aisselle, « joyeux », « sans scrupules », « la barbe secouée par la tempête », navigant de « Fisterra à Gotland » et transportant le vin de Bordeaux sur leurs navires{84}. Le portrait n'est pas encore néfaste mais il illustre une forme d'inquiétude liée à la méconnaissance de ses agissements une fois au large des côtes. Il personnalise le discours des larrons infestant le pays en leur attribuant une indiscutable altérité.

Alors que les justices peinaient à distinguer les larrons des pirates, la littérature hagiographique construisit une première élaboration maléfique des crimes commis en mer. Le motif de la *peregrinatio christi* accomplie en mer offrait en effet un contexte mental permettant au récit de démontrer la puissance des saints intercesseurs. Les vies de saint Brendan, du moine portugais Amaro ou de saint Pol démontraient que l'âme pouvait être éprouvée dans les flots, comme l'avaient été Jonas, Moïse et Noé. L'analogie spirituelle résidant entre la traversée maritime et l'élévation de l'âme, stimulée par les récits des croisades, tel *Les passages Oultre Mer* de Mamerot, rencontre l'attention du christianisme tardif qui y voit une forme

de pastoralisme maritime{85}. Les saints intercesseurs, Vincent Ferrier par exemple, ou encore saint Honorat, sauvent les captifs et éloignent les pirates en leur infligeant parfois la vengeance divine. D'autres, tel saint Clément, endossent le mal après avoir subi le martyre en mer. Au final, tous protègent de la violence comme saint Nicolas écarte les tempêtes. Notons qu'au XV^e^ siècle, le *Calendrier des Bergers* accordait un sens tout particulier à la navigation qu'il associait à la vie humaine : « L'homme mortel vivant au monde bien est comparé au navire »{86}. Secoué par le démon mais protégé par le Christ, le marin expose sa vie en mer, mais aussi son âme. Le *Pèlerinage de l'âme* selon Guillaume de Digulleville le souligne plus fortement encore : Satan jette ses filets en mer pour capturer les pèlerins insouciants{87}. Dès lors, les récits de vie de saints confèrent une fonction maléfique aux pirates : celle de menacer la *peregrinatio* des âmes pieuses. Le saint se dresse contre les pirates et l'iconographie lui emboîte le pas, délivrant ici les premières images de pirates maléfiques ou de Sarrasins ennemis du Christ. Têtes coupées et corps jetés à la mer accentuent l'effroi du lecteur, tandis que les saints viennent au secours des marins menacés par cette cruauté ou capturés par les infidèles. Les mêmes saints restituent les corps emportés par les flots alors que l'on doutait que cette submersion leur permît un jour d'accéder à la Résurrection. Le roman tardif file le motif et accorde aux pirates une fonction similaire : empêcher les amants de se retrouver au terme d'une traversée maritime ou entraver les projets honorables d'un chevalier. Au milieu du XV^e^ siècle, une ballade de Charles d'Orléans reprend cette inquiétude : « Dieu vueille celle nef garder / Des robeurs escumeurs de mer, / Qui ont à Dangier alliance ; / Car, s'ilz povoient, par rudesse / M'osteroient ma desirance, / Et le tresor de ma liesse »{88}. Dans la *Vie des femmes célèbres* de Boccace, Hippone, capturée par les pirates, voit sa virginité menacée par le patron de la galée. Au désespoir, elle préfère se noyer plutôt que de subir le déshonneur : le suicide, offense grave faite au Créateur, signale l'abysse maléfique dans lequel elle avait été précipitée, sans solution morale acceptable. Dans les esprits, la violence commise en mer fut donc associée au mal le plus abouti accablant le genre humain bien avant que les juridictions ne fassent des écumeurs des criminels exceptionnels. Cette référence culturelle entraîna la sollicitude des princes pour leurs sujets qui naviguaient, aussi sûrement que le firent les questions commerciales.

Au milieu du XIV^e^ siècle, la littérature politique et historique déploie un nouveau lexique issu de la traduction vernaculaire des œuvres latines. Bien que le terme *piratus* n'ait pas été méconnu des époques antérieures, la fin du Moyen Âge lui accorde une place grandissante. Boccace ouvre une voie reprise en France par les traductions commanditées par les Valois qui insèrent une traduction hésitante du *piratus* latin. Ainsi Pierre Bersuire rédige-t-il un « pirates »{89} tandis que Laurent de Premier évoque les « pirathes{90} ». Le terme fait alors florès, en particulier dans les traductions des grandes œuvres latines : une forme de renaissance de la piraterie latine voit alors le jour par le biais du premier humanisme. « Pirater », « piratement » et « piraterie » s'engouffrent par la fenêtre ouverte mais les cours de justice n'adoptent pas encore un tel lexique. Prospérant sur cet effort de traduction, la perception antique de la piraterie s'insinue dans la rhétorique. Violence insupportable, la contrainte subie en mer s'associe étroitement au *crimen maiestatis* et donc aux mots de la tyrannie revisitée par la pensée politique médiévale. Cette élaboration est alors à relier à la nature des manuscrits considérés : des manuscrits de Cour véhiculant une forme de sublimation politique des crimes qui offensent la majesté, comme autant de témoins culturels accompagnant l'essor des réglementations maritimes. Le pirate entre donc sur la scène littéraire des Cours occidentales au XIV^e^ siècle, mais les juridictions n'emboîtent pas encore le pas. L'élaboration mentale justifiait une prise en charge singulière des actes de piraterie qui les distinguait du vol, mais les cours de justice employaient toujours le « larronage de mer » et le « crime d'escumerie ». Toutefois, le Moyen Âge tardif avait bien extrait une agression de la chose publique de la masse des agressions contre les biens. Du XIII^e^ siècle au XIV^e^ siècle, les suppliques et les pétitions des élites portuaires adoptèrent sans hésiter la rhétorique des larrons infestant le pays, ici appliquée aux espaces maritimes. Mais il fallut attendre le XV^e^ siècle pour que les discours royaux adoptent enfin ce lexique en le faisant coïncider avec la peur des brigands qui lui était contemporaine. « Brigands » et « pirates » furent deux mots qui apparurent dans une même chronologie pour rejoindre les *enormia*, ces crimes énormes qui souillaient la majesté. La chronologie de cette évolution, du milieu du XIV^e^ siècle au milieu du XV^e^ siècle, s'observe dans un contexte de transformation des cas réservés en offenses à la majesté{91}. En France, le traitement et la conception judiciaire de la piraterie suivaient une mutation similaire à ceux du crime de fausse monnaie qui s'était extrait

d'un hésitant « larronage de fausse monnaie » pour progressivement devenir une offense royale dans les ordonnances de 1431{92}. Le fait est remarquable mais, dans le cas de la piraterie, les réglementations demeuraient encore imparfaites. La nature maritime de l'espace visé faisait alors échec à l'émergence d'un crime de piraterie qui fut hérité des codifications romaines. Il fut également largement entravé par cette solution que le Moyen Âge tardif appliquait à ses périphéries politiques : le principe de solidarité affectant une communauté ou un compagnonnage face à l'offense subie par une victime. Faire payer les autres, responsables collectivement, telle était la réponse médiévale que le droit romain avait pourtant rejetée : la marque et les représailles furent la réglementation qui fit émerger en creux l'accusation en piraterie, avant qu'un droit pénal moderne ne vienne valider cette évolution.

La genèse des marques et représailles

La Méditerranée fut vraisemblablement le laboratoire dans lequel la marque et les représailles virent le jour en matière maritime. La marque, qui ne constitue pas encore un droit, autorisait une victime à se dédommager sur la nation de son coupable, considérée ici comme solidaire. Alors que les bases juridiques de cette situation ne furent élaborées qu'au XVI^e^ siècle, leur mise en œuvre médiévale repose sur des traditions de vindictes justifiées consécutives du renoncement de la puissance publique à restaurer l'offense. Alors qu'elles ne semblent pas héritées du droit romain, ces marques et représailles, symptomatiques de la régulation des prises dans le système seigneurial, ne caractérisent pas le seul règlement des conflits du commerce dans les sociétés littorales, car elles se rencontrent aussi dans le monde pastoral, en particulier dans les univers montagnards. Ainsi y observe-t-on dès le XII^e^ siècle des traditions de *pignoracions* du troupeau d'une communauté rivale, des saisies conservatoires liées à la divagation de bétail, ou des prises « d'hôtes gardés » garantissant ultérieurement le règlement pécuniaire d'une perte entre les parties{93}. Mêmes appliquées aux espaces maritimes, qui ont en commun avec la montagne la difficulté d'établir un espace souverain, la marque et les représailles ne sont pas pour autant un droit de faire un tort illimité à l'adversaire puisque celles-ci, même non évaluées, tendent au dédommagement et à la résolution pacifique du

conflit, quitte à investir la victime de moyens de fait qui renforcent sa position face au coupable, grâce à un élargissement des personnes impliquées dont on espère qu'elles contraindront le fautif à rechercher une composition équitable. Au XIV^e^ siècle, le jurisconsulte Bartole voyait deux conditions nécessaires à l'existence de la marque : l'intervention souveraine et le déni de justice. Toutefois, les procédures ne furent fixées que lentement et l'essor de la réglementation de la marque n'est observable que par sa pratique. Au XII^e^ siècle, l'apparition des premières juridictions commerciales italiennes, ou *mercanzia*, fait apparaître les premiers règlements des représailles opposant les marchands. Les archives de Venise, de Gênes et de la couronne d'Aragon démontrent qu'il s'agissait alors de situations de fait : la puissance publique tentait d'évaluer les dommages que deux communautés s'étaient infligés afin d'atteindre une résolution pacifique. En conséquence, les démarches comptables n'intervenaient qu'*a posteriori* mais elles relient bien le monde des représailles à celui de la composition équitable. Aux XIV^e^ et XV^e^ siècles, les quelques traités conservés unissant des villes portuaires à l'occasion de trêves et d'alliances ponctuelles faisaient de ces équilibres comptables un préalable nécessaire à la paix.

Dans la pratique, les représailles pouvaient très largement déborder de ce cadre initial, tant et si bien que la délivrance de lettres de marque par la puissance publique devait y remédier à l'occasion d'une évaluation du dommage établi *a priori*, comptabilité au-delà de laquelle une victime ne pouvait aller pour compenser ses pertes. Toutefois, les usages ne se fixèrent que peu à peu dans un long XIV^e^ siècle, d'abord en Méditerranée, puis dans l'Atlantique. À aucun moment la marque ne fut confondue avec le droit de combattre ses ennemis, ou « licence de soy défendre » dans le domaine français. De l'écheveau subtil des procédures contenues dans les pièces judiciaires conservées, quatre éléments principaux ressortent. En premier lieu, il fallait une plainte reçue par une juridiction, souvent une justice royale. Dans le royaume de France, le Parlement s'empara de la matière progressivement, en s'appuyant sur la résolution des questions de formes complexes que les plaideurs soulevaient pour s'extraire du débat judiciaire. En deuxième lieu, l'enquête s'imposait dans l'évaluation du dommage. Cette vérité produite impliquait directement le troisième élément : la réquisition de la justice du coupable. En dernier lieu, la mise en défaut de cette justice, très fréquente, ouvrait alors la possibilité de délivrer une lettre de marque,

ou « marche ». Devenue débitrice de la victime, la communauté solidaire du coupable pouvait voir ses biens saisis et même subir les contraintes de corps que cette fin du Moyen Âge associait aux garanties de la dette. Cette solidarité était soit partielle – les marchands génois résidant dans le royaume de France par exemple – soit totale : toute marchandise génoise. Le temps de l'action n'était pas toujours très clair et certaines lettres indiquaient des délais de garde pour les marchandises saisies, des interdits pour les biens périssables, ou encore des temps de répit permettant aux marchands solidaires de se retirer de l'espace qui allait subir les saisies. Enfin, bien que le Moyen Âge n'ait pas explicitement interdit d'agir ainsi à l'encontre d'ecclésiastiques, on constate une réticence des cours en la matière, parfois ordonnant la marque, parfois l'évitant.

Toutefois, au-delà du formalisme observable dans la délivrance des lettres de marque, on ne peut que constater l'instabilité des patrimoines circulant en mer, tous solubles dans la vindicte des marchands et des mariniers lorsque celle-ci ne semble plus pouvoir être arrêtée. Quelques associations portuaires – les *hermandades* des littoraux ibériques – entreprenaient parfois d'instituer une paix commune des navires, mais la confusion comptable résultant des querelles relatives à l'établissement des dommages que les communautés s'étaient infligés justifiait la persistance des armements privés en course. Les conflits les plus lourds opposant les cités marchandes accentuent encore cette vindicte, ici consolidée par les pavillons neutres faisant circuler des marchandises susceptibles de représailles. Le pavillon, comme le pirate, devait lui aussi naître en creux, par la pratique et la supplique des sujets victimes de l'extension de telles vindictes. La marque ne garantit donc que peu l'ordre public en mer. Notons qu'au début du XVI^e^ siècle, après quarante années de course incisive sur les navires portugais, Andrew Barton justifiait toujours ses prises sur le fondement d'une lettre datant de 1476. Il en obtenait parfois le renouvellement, bien que ses prédations aient alors largement excédé les 50 000 couronnes indiquées initialement, quand bien même s'agissait-il de prises sur des navires anglais qui faisaient circuler des marchandises que Barton disait être portugaises. Le roi d'Écosse, comme beaucoup de souverains de son temps, observait le contexte politique avant tout raisonnement comptable pour délivrer ou renouveler un tel document. Contre toute attente, ces représailles privées et légales étaient devenues un

levier sur lequel les souverains s'étaient appuyés afin de s'emparer des questions d'ordre public en matière maritime.

La majesté en mer

Dénis de justices, conflits diplomatiques sur fondement commercial, nécessaire maîtrise des espaces maritimes, tout convergeait pour incliner les majestés tardives à intervenir en matière de marques et de « robberies » en mer. Le charisme souverain, mis à l'épreuve par les flots, ne pouvait se reposer sur son socle traditionnel : les circulations humaines faisaient échec à l'observation de l'obéissance, les sauvegardes étaient impossibles à placer entre les ports, les élaborations du droit romain se voyaient opposer les pratiques de représailles et de solidarité des coupables. S'arroger le droit de délivrance des lettres de marque fut donc une première étape du contrôle souverain. Elle fut acquise dans le courant du XIV^e^ siècle et, bien que Ferdinand le Catholique peinât encore à imposer les bailes royaux dans la réglementation des prises méditerranéennes à la fin du XV^e^ siècle, la plupart des royautés atlantiques étaient parvenues à confisquer la marque et à en confier la surveillance aux amirautés. Dans le royaume de France, Philippe le Bel, par l'ordonnance de Poissy en 1313, réserva la marque soit à la justice retenue, soit à la justice parlementaire. Cette disposition fut renouvelée par Philippe VI en 1335 et il semble que dans la pratique, le Parlement ait fini par l'emporter sur les autres instances dans le courant du siècle. En 1443, Charles VII réservait la marque à la justice souveraine. Peu à peu donc, comme bien des souverains de son temps, le roi de France était parvenu à s'approprier les représailles légales. Ce contrôle ou régulation des prises attribuait au prince le pouvoir de tracer la ligne de démarcation entre course et piraterie, séparation encouragée par les suppliques des bourgeoisies portuaires, lesquelles réclamaient l'intervention de la puissance royale. Une décimation appliquée sur les profits des prises venait soutenir les coûts liés au développement des amirautés censées sécuriser les voies commerciales maritimes. On les voit pleinement fonctionner au milieu du XV^e^ siècle lorsque Pierre de Brézé enregistre de remarquables profits à l'issue de ses raids sur les côtes sud de l'Angleterre, en particulier sur Winchelsea{94}. Sa comptabilité est alors entamée par le dixième de ses gains prélevé par l'Amiral, une fiscalisation qui explique sans doute le

succès tardif des marchés occultes. Puis, dans la seconde moitié du XV^e^ siècle, l'affermissement du contrôle souverain se lit dans les défenses faites d'attaquer les « amis et alliés » du roi qui se constatent avec régularité dans les ordonnances des souverains. En 1485, Richard III d'Angleterre avait été encore plus loin. Alors qu'il redoutait le débarquement de l'adversaire Tudor, il avait ordonné que tout maître d'équipage sortant des ports anglais jure de n'agresser ni les sujets, ni les amis, ni les alliés de leur roi sous peine d'être considéré comme pirate. Cette fois, la qualification criminelle ne s'observait pas en creux des violences licites : l'approche consolidait une définition de l'être au roi qui surmontait l'identité des avoirs.

Quelques conférences internationales entreprises au XV^e^ siècle, quoiqu'imparfaites, témoignent de la volonté des États de combiner leurs efforts dans la réglementation des prises. La plupart de ces démarches ambitionnaient au mieux une politique du retour au *statu quo ante bellum*. Entre 1411 et 1414, le duc Jean V de Bretagne et le roi Henri V d'Angleterre avaient ainsi tenté d'équilibrer les comptes des dommages que Bretons et Anglais s'étaient infligés par le passé. Cette purge comptable demeura très fragile et, malgré une volonté d'édicter pour l'avenir, seule l'intention paraît ici remarquable. En 1445 à Châlons-sur-Saône, Charles VII et le duc de Bourgogne procédèrent de même afin d'apaiser les tensions opposant les Flamands aux Normands. Là encore, l'intention royale ne l'emporta pas sur la complexité des affaires traitées. Toutefois, au milieu du siècle, une tentative franco-castillane de sécuriser la voie commerciale unissant la Biscaye aux Flandres mobilisa des énergies plus significatives. Au règlement global des compensations versées de part et d'autre, le souverain français ajouta une taxation sur toutes les importations castillanes. Cette forme de fiscalisation de la marque, censée alimenter le règlement global des dommages et assurer la paix des navires, avait été affermée sur le conseil de Jacques Cœur et ses gens. Très contestée par les marchands castillans, cette mesure globale avait le mérite d'anticiper le dommage, de confisquer la vengeance sur mer, et donc de tenter de réguler *a priori* les prises, et non *a posteriori*. Dans la pratique, ces efforts demeuraient théoriques car les souverains, tout en recherchant la régulation, construisaient dans le même temps le statut de l'étranger au royaume. La marque ne frappait pas les naturels du royaume où elle était édictée et les marchands l'avaient bien compris puisqu'ils s'évertuaient à obtenir des lettres de naturalité leur permettant d'extraire leurs biens des représailles. La

complexité des espaces et des chronologies dans lesquelles les prises avaient eu lieu interdisaient de penser que l'on pût, à cette époque-là, véritablement discerner le licite de l'illicite et le solidaire du non solidaire. Toutefois, l'essentiel était atteint : le roi prononçait la marque et, en conséquence, s'appropriait la définition du pirate. Dans la seconde moitié du XV^e^ siècle, plusieurs couronnes – Aragon et France par exemple en 1485 – parvenaient à s'entendre sur une approche commune qui consolidait la stigmatisation de « l'ennemi de tous ». Les premiers stéréotypes de criminels aggravés viennent alors se séparer de ceux que l'on appellera plus tard les corsaires. Les pirates n'obéissaient à personne et tuaient leurs captifs. Cette cruauté en faisait des ennemis du genre humain qui offensaient Dieu et, par conséquent, les majestés que la divinité avait instituées sur terre. La capture de la marque avait donc permis aux souverains de définir la licéité des agressions en mer, faute de pouvoir les interdire. En creux, c'est donc bien la piraterie qui émergeait de la marque. Réservée par le roi et contrôlée par l'Amiral, l'absence de lettres impliquait nécessairement que l'illicéité rencontrât l'offense faite à la majesté puisque cette dernière produisait la seule licéité valide sur mer.

Ce contexte de régulation par la marque se révélait favorable à la réémergence de « l'ennemi de tous », ce pirate qui défie le pouvoir et qui se serait probablement contenté de marchandises si le pouvoir souverain n'avait entrepris d'en faire un ennemi public. Ce n'est pas un hasard si les miroirs du Prince s'appesantissent sur les histoires romaines pour y trouver des exemples historiques que la fin du Moyen Âge s'approprie sans réserves. Suivons ici les programmes iconographiques accompagnant la cour des Valois. Pour les commanditaires des manuscrits de cour, grands officiers ou membre du lignage royal, l'épisode de la capture de César par les pirates ou celui Pompée triomphant face à eux deviennent de véritables paradigmes, sources de nouvelles références et prétextes à une *imitatio* des Anciens{95}. Alors que le César capturé révèle l'extrême dangerosité politique que constitue l'activité pirate qui fait fléchir le Prince, ce dernier révèle toute sa grandeur dans le triomphe sur mer, emblématisé par la victoire de Pompée. Figure réversible donc, dans laquelle le charisme souverain s'éprouve, face aux pirates, soit qu'il y rencontre sa perte, soit qu'il y trouve sa sublimation. La lutte contre les pirates mobilise la juste colère, ainsi que le souligne la vengeance de César sur les Chypriotes{96}. L'espace maritime entre alors dans la rhétorique royale et s'ajoute aux

traditions de la pérégrination spirituelle sur les flots, la croisade, dans laquelle saint Louis avait rencontré son ascension majestueuse. Les pirates ne sont plus alors de simples écumeurs guettant des marchandises : ils surgissent des éléments hostiles pour venir contrarier le charisme divin de la majesté royale précipitée dans les flots à la rencontre de son Créateur. Dès lors, la rhétorique de la nécessaire purge des mers s'installe. Ce n'était pas là une nouveauté, le motif de la caverne des voleurs et des brigands qui courent par le pays avait pu être utilisé à plusieurs reprises pour justifier la répression royale{97}. Appliqué en mer, il attestait l'existence d'objectifs politiques similaires. Ces derniers sont détectables dans la mise en œuvre de la rigueur et de la miséricorde déployée contre les écumeurs de mer. Décapitation pour les uns, grâce pour les autres : les souverains font de fait une lecture politique des agissements maritimes. La fratrie Plusqualec, des écuyers bretons poursuivis au milieu du XV^e^ siècle, n'avait-elle pas été épargnée pour être conservée dans l'obédience des Valois{98} ? Dans d'autres cas, sans doute parce que les marins impliqués n'étaient pas nobles, la peine de mort exemplaire est de mise, jusqu'à l'extrême cruauté lorsque des têtes encaquées de pirates hollandais sont envoyées à la cour de James IV en 1506 : une juste colère qui satisfaisait le roi d'Écosse ravi par cette répression des brigands qui attaquaient ses navires, jusque-là impunis. Grâce ou rigueur, les deux visages de cette justice royale imprégnée par les flots étaient bien ceux d'une majesté cherchant à s'imposer sur les mers. Toutefois, la même majesté ne pouvait faire la même lecture de la piraterie selon qu'elle s'exerçât en Méditerranée ou dans l'Atlantique car, sur les côtes du sud de l'Europe, les pouvoirs par la grâce de Dieu affrontaient les infidèles.

La corsopiraterie au sud de l'Europe

Le détournement de la quatrième croisade par les Vénitiens et la mise à sac de Constantinople en 1204 ouvrait une nouvelle ère pour la Méditerranée, marquée en Orient par l'essor commercial des Latins et le recul de l'Empire byzantin dans les derniers siècles du Moyen Âge. Cette évolution n'occulte pas pour autant la fragmentation extrême des rivages méditerranéens qui souffraient d'autant de rivalités qu'il existait de puissances en mer. Espace propice aux affrontements maritimes, la

Méditerranée expérimenta la marque, la course et la piraterie bien avant leurs élaborations atlantiques. Des logiques globales regroupaient théoriquement ces pouvoirs régionaux, selon qu'ils fussent chrétiens ou musulmans, Latins ou orientaux, Guelfes ou Gibelins, Maghrébins ou Arabes. Extrême complexité des légitimités donc, souvent contestées, qui explique la naissance d'une distinction de la violence licite et illicite, mais également son impossible maturation. La complexité des ralliements dépassait largement les affrontements entre les seules catégories de Sarrasins et de Chrétiens qui, dans le cadre d'une justification divine de la guerre, n'auraient pas permis de faire naître de telles élaborations. À Tunis en 1270, Louis IX réprimait-il les pirates ou bien combattait-il les musulmans ? Une lecture religieuse entravait sérieusement la construction du pirate comme « ennemi de tous » auquel était opposé l'infidèle.

Course et piraterie se mêlent si étroitement en Méditerranée que le terme de *corso* et celui de piraterie en viennent à fusionner. La marque, apparue dans les cités italiennes au XII^e^ siècle, n'était pas alors un levier permettant la distinction des violences licites et illicites, mais plutôt un instrument de règlement des profits, plus que de régulation, comme l'était la *comenda*, somme toute un système qui détermine un avoir qui renvoie victimes et coupables au statut de débiteurs et de créanciers, conformément aux attentes comptables des puissances marchandes. Ainsi la corsopiraterie méditerranéenne – nous risquerons ici le terme – illustrait-elle la fragmentation politique des sociétés littorales et leur incapacité à concevoir un règlement global capable de faire naître le stéréotype du pirate « ennemi de tous », en raison des logiques globales des affrontements qui interdisaient que des religions ou des aires de civilisation, malgré des accords ponctuels, aient pu construire un socle de légitimité commun. Fondamentalement, du point de vue religieux, combattre les infidèles sur mer était honorable, même si ce comportement ruinait les essais d'accords régionaux. Les effets de ce consensus de fond, ajoutés à ceux de la fragmentation politique, se résument en quelques mots : la Méditerranée offrait toutes les justifications permettant aux sociétés littorales de s'exercer à la capture des hommes et des marchandises en mer. Par une distance calculée les éloignant des pouvoirs dont ils étaient originaires, les armements en corsopiraterie se jouaient des intentions théoriques des ports d'origine. Les Génois, en accordant une grande marge de manœuvre à leurs établissements en mer Égée, laissaient les familles qui y étaient établies

construire une insularité corsopirate, suffisamment éloignée de Gênes pour ne pas menacer trop directement les relations internationales engagées par la République italienne, suffisamment proche pour permettre que ces initiatives enrichissent la cité. Particulièrement offensifs ou peu regardants, les armements génois différaient de ceux de Venise qui s'efforçaient d'assurer la police des navires à partir de la Crète que la république maritime avait emportée au lendemain de la quatrième croisade. Plusieurs stratégies donc, mais aucune ne permit l'apparition de seigneuries corsopirates, entièrement fondées sur la capture en mer. Quelques cas particuliers frôlent cette définition. En Méditerranée occidentale, toutes les activités économiques de la ville de Carthagène convergeaient certes vers les armements du *corso*, stimulés par une alternance des obédiences opposant Aragon et Castille jusqu'en 1305, mais la municipalité ne s'était pas pour autant politiquement extraite de ses couronnes.

Les espaces où les violences maritimes se constatent ne surprendront pas : Sardaigne, Majorque, Baléares, littoraux d'Afrique du nord, route commerciale de Famagouste, littoral levantin, mer Égée et côtes du sud de la mer Noire sont signalés de manière récurrente. Les équipages impliqués, d'une taille supérieure à celle que l'Atlantique expérimentait et jusqu'à deux cents personnes pour une galère, permettaient les raids côtiers et les pillages des installations mal protégées. L'abordage et l'arbalète étaient privilégiés pour s'emparer des navires convoités car tout était source de profit : la capture des personnes soutenait alors le commerce des hommes avec moins de retenue que dans l'Atlantique. La technique la plus classique consistait à s'embusquer dans un littoral rocheux, à démâter pour ne pas être repéré, avant de dévoiler sa présence en s'efforçant de rejoindre la proie à la force des rames et des cris. À ce jeu-là, le nombre des bancs de rames l'emportait. Face à ce type d'agression, les sociétés littorales étaient démunies. L'envoi de quelques galiotes armées censées pourchasser les pirates ne permettait quasiment jamais leur capture. Le guet de la mer demeurait donc la meilleure solution, bien qu'à la charge des communautés menacées. Il se constate à Valence dès le XIII^e^ siècle dans un état très abouti. Un réseau de tours – *torres* – émaillait la côte et signalait une surveillance active du littoral. À ces constructions s'ajoutait un réseau de poste – avisos – permettant une remontée d'information rapide vers les ports susceptibles de mobiliser une force de riposte. En Provence au XV^e^ siècle, cette approche avait été étoffée. Un réseau de *faros* parcourait le pays qui permettait

l'expédition de courriers – les *letras de la costiera*{99} – et la transmission d'informations par signaux capables d'atteindre tout le pays protégé en moins d'une demi-heure. État de guerre permanente ? Les communautés littorales s'en plaignaient régulièrement en raison des coûts et des servitudes qu'entraînait un tel système. Ces charges amputaient également la capacité des ports qui en auraient eu les moyens à armer des flottes plus régulières et dissuasives. Du XIII^e^ au XIV^e^ siècle, les couronnes occidentales ne se préoccupent que peu de ces questions mais, à mesure de la fiscalisation croissante des prises, l'intervention royale se trouva contrainte de prendre le relais des sociétés littorales en accordant des privilèges et des allégements qui étaient censés compenser l'implication de leurs sujets dans la vigie côtière, comme cela était en usage en matière de guet bourgeois des murs des villes.

Dans les deux derniers siècles du Moyen Âge, la lutte contre les Sarrasins continuait de justifier les agressions commerciales les plus violentes. Les cités italiennes, sous prétexte de croisade, tentaient de prendre l'ascendant sur leurs rivales en saisissant toutes les marchandises et en démantelant les installations commerciales, fussent-elles chrétiennes, au titre de la guerre livrée aux infidèles. C'est ainsi qu'en 1390 les Génois parviennent à purger la Tunisie des intérêts vénitiens qui s'y étaient installés. Le scénario est rejoué en 1403 au Levant. Les Génois, sous la conduite de Boucicaut, pillent Beyrouth et s'emparent de 500 balles d'épices pour une valeur de 50 000 ducats. La réponse que fit alors Boucicaut aux protestations des facteurs vénitiens illustre bien la force de la voie de fait : « tout ce qui se trouvait sur les terres sarrasines, il lui était licite de s'en emparer »{100}. Ce coup de main rappelait que, depuis la fin du XIII^e^ siècle, la force navale déterminait le bon droit, en particulier celui de Gênes. Victorieuse de Pise à la bataille de Meloria en 1284, sa puissance n'est contestée que par la flotte vénitienne. En 1294, les galères de Venise, qui avaient tenté une capture de Famagouste, verrou essentiel à l'empire commercial génois, furent à leur tour défaites. Venise autorisa alors tous ses armateurs à se lancer dans la guerre de course, l'armement privé prenant ici le relais dans l'attente d'une reconstitution de la flotte vénitienne à l'arsenal. À la fin du XIV^e^ siècle, l'équilibre des forces se rompait toutefois en défaveur des Génois. L'expansion aragono-catalane en est une cause certaine. Dès 1229, les chevaliers aragonais s'étaient emparés de Majorque à la demande des élites portuaires catalanes, lassées par les armements offensifs autorisés par le

gouverneur Abú Yahya. Les Sarrasins furent lentement expulsés de l'île depuis laquelle ils se livraient à la course sans pour autant indisposer l'émirat Almohade. Alors que la prise de Valence en 1238 accentuait le contrôle chrétien sur le littoral ibérique, cinquante ans plus tard, au lendemain des Vêpres siciliennes en 1282, c'est la Sicile qui entrait dans la seigneurie du roi d'Aragon. Peu à peu, la *Reconquista* délogeait les musulmans des rivages occidentaux. Cette situation désarticula les gouvernements berbères en Afrique du Nord, source d'un réveil de la piraterie régionale dès la fin du XIII^e^ siècle. Alors que Gênes parvenait à se débarrasser de Pise, le royaume ibérique ne faisait qu'entamer son expansion en Méditerranée occidentale, tandis que l'État hafside peinait à tenir les côtes méridionales de l'Ifriqiya d'un seul tenant. À la fin du XIV^e^ siècle, les Génois faisaient désormais face aux ambitions aragonaises et à la poussée ottomane en Orient. Bousculés tant en mer Noire que dans les îles occidentales, les Génois entreprennent alors de projeter leurs intérêts commerciaux dans l'Atlantique, une stratégie qui reliait la mer à l'Océan en associant les élaborations juridiques des deux espaces en matière de violences licites et illicites. Simultanément, les premiers corsaires basques étaient signalés sur les littoraux de Méditerranée occidentale. Atlantique et Méditerranée n'étaient donc plus étanches, mais ce sont les pirateries atlantique et nordique qui enregistrent un véritable développement.

L'essor des pirateries atlantique et nordique

L'année 1204 ouvrit aussi un nouveau contexte sur les côtes de l'Atlantique. La simultanéité de la mort d'Aliénor d'une part et de la prise de Rouen par Philippe Auguste d'autre part devaient profondément modifier les équilibres. Le roi de France, en capturant la Normandie et en l'incorporant au domaine royal, mettait fin à l'âge normand : la Manche était désormais partagée entre deux couronnes riveraines et rivales. Les conséquences de ce partage d'obédience se firent sentir immédiatement : réseaux marchands sectionnés, rivalités portuaires exacerbées et affrontements navals se multiplièrent comme autant de conséquences du conflit franco anglais. Émerge alors la première figure pirate notable conservée par les sources : Eustache le Moine, petit noble boulonnais qui, partagé entre deux fidélités, met ses navires au service de l'un, comme de

l'autre souverain{101}. Cette première piraterie atlantique est donc marquée par la trahison et les revers d'alliances. Monté sur mer pour préserver son honneur, Eustache devient l'exemple d'une déloyauté pirate surgie dans un contexte de rivalités royales qui expliquent la diversité de ses ralliements. Toutefois nécessaire aux ambitions maritimes des deux souverains, il n'est châtié qu'en 1217 après une défaite contre le gouverneur de Douvres. Stigmatisé comme « maltyran », puisque son autorité ne semblait reposer que sur des fidélités incertaines, il est décapité comme rebelle et traître : une interprétation féodale de ses agissements. Le destin d'Eustache constitue alors une première lecture atlantique de la piraterie. Il est suivi de près par l'essor des opérations douteuses organisées dans la Manche, qu'elles viennent des ports normands ou bien des Cinque-Ports. Toutes confirmaient que les deux rivages s'étaient dressés l'un contre l'autre.

Dans les siècles qui suivent, du golfe de Gascogne à la mer du Nord, les mentions d'écumeurs se multiplient. Malgré le substrat coutumier que les littoraux atlantiques avaient parfois en commun – les rôles d'Oléron{102} – il n'est pas encore de réglementation commune permettant de caractériser ces « escumeries » pour en faire des « ennemis de tous » ainsi que Cicéron l'avait écrit dans l'Antiquité. Pour la plupart, il s'agit de petits armements privés, « coques », « barches », ou « baleinières », des navires de pêche ou de commerce armés pour la capture en mer. Les équipages sont constitués de mariniers, douze à quinze personnes au mieux, qui s'embusquent aux embouchures des fleuves ou dans les pertuis pour mieux attaquer les routes commerciales. Mise à part la Baltique où les bancs de rame peuvent faire la différence, l'ingéniosité des agresseurs consiste à prendre l'ascendant par la position au vent et au jusant. Plusieurs espaces sont régulièrement cités : Fisterra, les estuaires des grands fleuves français, les îles de Ré et d'Oléron, les parages de la baie de Bourgneuf, les îles anglo-normandes, le Boulonnais, la côte orientale de l'Angleterre, les abords de la Zélande et de la Hollande, Heligoland, Rügen, Götland. La liste serait longue car sa logique est d'adopter les contours des voies commerciales profitables : la route de Biscaye à la Hollande, ou encore celle menant de la Baltique aux ports flamands. Les techniques des larrons de mer qui se livrent au pillage, se fondent sur la vélocité et l'abordage soutenu par l'emploi d'armes de traits : il est rare que des navires soient incendiés ou coulés. À peine ces mariniers sont-ils identifiés par leur nation d'origine : les Bretons pour des victimes gasconnes, les Basques pour les Bretons. La persévérance de ces

rivalités portuaires, ports gascons et ports cantabres par exemple, ou encore ports anglais contre ports normands, expliquent leurs agissements mais elles sont également excitées par les logiques temporelles des guerres de leurs souverains. Écumeurs un jour, utiles alliés le lendemain, ces pirates apparaissent essentiellement dans les temps de paix qui révèlent au grand jour leurs inacceptables activités. La guerre de course y voit le jour mais elle est encore difficilement dissociable de la piraterie en raison de la grande réversibilité des ralliements sur les côtes d'Europe occidentale. Écumer les mers est alors une entreprise risquée qui explique qu'elle soit considérée comme une activité complémentaire. Le fait s'avère si l'on considère non les capitaines mais les familles : il n'est pas rare de rencontrer un armateur en commerce ayant comme frère ou oncle un partenaire en course. Au XV^e^ siècle, les frères morlaisiens Coëtanlem en sont l'exemple abouti. L'activité pirate ou corsaire de Jean ne faisait pas qu'apporter des revenus complémentaires de l'activité marchande, elle protégeait également le commerce familial, voire celui de Morlaix, en faisant peser une menace de riposte contre toute agression.

Les raisons qui expliquaient que les hommes « montaient sur mer » pour capturer les marchandises et rançonner les équipages paraîtront essentiellement liées à l'enrichissement personnel, mais un motif récurrent les anime : la vindicte. En effet, il est un honneur en mer en cette fin de Moyen Âge qui paraît particulièrement saillant, si l'on observe la petite noblesse lorsqu'elle convertit son patrimoine immobilier afin de livrer la guerre sur les flots. Menacés par la saisie de leurs terres, ils rallient la couronne rivale de celle qui les a fait choir et ils n'ont d'autre choix que d'investir leurs dernières ressources dans l'armement naval avec l'espoir de se renflouer sur les sujets du prince qui les a chassés. Ce destin sera celui de Jeanne de Belleville au milieu du XIV^e^ siècle ; cette pratique de la vindicte explique alors qu'une femme puisse devenir corsaire lorsqu'elle endosse le devoir de vengeance de son époux défunt. La moyenne noblesse, elle aussi, trouve en mer un moyen de conforter son honneur lorsqu'il s'agit de défendre celui de son souverain. Ainsi, Don Pero Niño, qui, au seuil du XV^e^ siècle, conquiert la gloire en Méditerranée occidentale et dans la Manche. L'étroitesse de ses fiefs sur le continent ne l'inclinait pas à penser qu'il pût réussir son ambitieuse ascension autrement que sur mer. Toutefois, comme beaucoup d'autres, l'intérêt de telles aventures reposait sur l'espoir d'une consolidation de ses biens, non en mer, mais sur terre. Don Pero Niño

quitta donc la course sitôt sa réussite confirmée par la faveur royale. Restent les mariniers, les marchands acceptant de s'embarquer et les pêcheurs. Eux aussi avaient un honneur à conforter, soit en défendant leur communauté portuaire, soit en vengeant leur famille victime d'offenses sur les flots. Que l'on fût noble ou non, les affaires de course ou de piraterie demeuraient des affaires de familles. Quelques maîtres, le mot capitaine étant rare avant la fin du XV^e^ siècle, acquirent une grande notoriété par la qualité de leurs prises. Ils devenaient alors très attractifs, capables de mobiliser des équipages, ce qui constituait une qualité rare. Le temps d'une opération, ces capitaines armaient alors près d'une dizaine de navires : le seuil nécessaire pour lancer des raids côtiers sur des îles ou des littoraux exposés. Le cas d'Harry Pay de Poole l'illustre parfaitement. La réputation de ce capitaine à la fin du XIV^e^ siècle lui valait une attractivité remarquable. Toutefois, un moyen d'acquérir de la renommée étant de vaincre un autre capitaine renommé, c'est ce dernier que Don Pero Niño chercha à défaire en lançant un raid sur Poole en 1406. Le succès des armes castillanes et françaises combinées sur le port anglais contraignit Harry Pay à sortir de sa réserve. Il avait échappé aux forces attaquantes bien que son frère y ait perdu la vie. L'année d'après, il lance d'audacieux raids sur les ports normands et bretons et parvient à se refaire tout en renflouant sa communauté de Poole. Cette prise de risque victorieuse lui permit de conserver sa renommée, ou de la restaurer, en démontrant sa capacité à faire malgré tout d'excellents butins, condition nécessaire pour attirer les mariniers vers ses armements.

Du XIII^e^ siècle au XV^e^ siècle, la course – un terme attesté dès le XII^e^ siècle mais absent des sources avant la fin du XV^e^ siècle – demeure difficilement dissociable de la piraterie. Les rivalités souveraines y sont pour beaucoup car la marque délivrée par une justice n'est que rarement reconnue par une autre : corsaires d'un côté, mais écumeurs de l'autre. L'intensité des revers d'obédience et des recombinaisons politiques fait qu'une même attaque en mer connaît plusieurs lectures en à peine quatre à cinq années. Les pérégrinations de John Crabbe dans la première moitié du XIV^e^ siècle le démontrent. Ce Flamand, tiraillé entre les intérêts des Flandres, de l'Angleterre et de l'Écosse, se déplaçait en fonction des alliances des princes et installait ses bases dans les couronnes adverses de ses victimes du moment. Peut-on alors considérer que, de l'Atlantique à la Baltique, de la guerre de Cent Ans aux conflits hanséates, le Ponant ait connu un état permanent de guerre sur les flots ? Le point de vue des populations

riveraines n'était certainement pas celui des couronnes. La persistance des réseaux marchands, des associations portuaires, des liens familiaux traverse toutes les guerres princières et ce n'est que tardivement, dans la seconde moitié du XV^e^ siècle, que l'univers des mariniers s'identifie aux nations émergentes consolidées par l'intensité du conflit franco-anglais. Au final, les vicissitudes liées aux revers d'obédience font migrer les intérêts des écumeurs mais elles ne changent que peu leur nature. Les premières bandes criminelles agissant en marge de toute fidélité n'apparaissent véritablement qu'au milieu du XV^e^ siècle. Elles sont la conséquence de l'affermissement du contrôle des royautés sur les mers mais également des temps de paix qui exposent « l'écumerie » à l'absence totale de justifications. William Kyd d'Exmouth et ses hommes étaient de ceux-là, un groupe de larrons de mer qui accablait les côtes du sud de l'Angleterre, avant de liquider ses marchandises sur des marchés occultes, tel l'île de Wight. Ils étaient aussi habiles dans l'art de la piraterie que dans celui de plaider au prétoire, exploitant toute lacune procédurale pour mieux conforter leur activité, construite au creux des lacunes du contrôle souverain. Ce sont ces bandes qui, stigmatisées par les élites portuaires, sont prises en exemple pour réclamer l'intervention souveraine. Leur activité n'est plus une question d'interprétation mais il demeure rare que les archives révèlent de tels groupes criminels totalement dégagés des liens de fidélité, en rupture de ban, forbans avant l'heure. Sans doute sont-ils le symptôme d'un réveil des ambitions royales et des rhétoriques répressives : des pirates de métier somme toute qui se sont extraits d'une fenêtre de violence légale ouverte par les conflits souverains. C'est la paix qui les rend insupportables. Cause ou conséquence de la police des flots, ils escortent celle-ci très étroitement, surtout à partir de la décennie 1480, mais ils ne deviennent pas pour autant des figures si notoires qu'elles en viennent à déborder le cadre judiciaire dans lequel elles apparaissent.

Alors que les rivalités royales, en particulier le conflit franco-anglais, déterminent les prototypes de pirateries atlantiques médiévales, la Baltique présente une singularité notable : la prééminence des réseaux portuaires sur les logiques souveraines. L'essor de la Hanse dans les derniers siècles du Moyen Âge, parce qu'elle ne possédait pas de personnalité juridique, rendait moins lisible la licéité des activités violentes en mer. Incontestablement, la Hanse était une puissance sur les flots, capable de faire fléchir les souverainetés riveraines de la Baltique et de la mer du Nord en concentrant

des forces dissuasives. Ainsi la régulation entreprise par la Hanse apparaît-elle comme une régulation de fait, et donc peu propice à l'élaboration des cadres juridiques nécessaires à l'apparition de chefs d'accusation en piraterie. Toutefois, la maturation des États royaux, même si elle est plus tardive que celle connue par les souverainetés occidentales de l'Europe, vient sensiblement modifier le contexte politique et ouvre une première fenêtre permettant l'apparition d'une piraterie qualifiable. La trajectoire suivie par les *Vitalienbrüder*, Vitaliens, ou encore « frères des victuailles », souligne le rôle des couronnes nordiques dans la genèse des pirateries en Baltique. À la fin du XIV^e^ siècle, ce compagnonnage investi du ravitaillement des forces armées fut une arme engagée par le duc de Mecklembourg dans sa revanche contre le Danemark. Il délivra les lettres de marque, ou *kaperbriefe*, qui justifièrent l'essor d'une première violence sur les flots, ensuite surexcitée par l'intensité des rivalités nordiques. Au plus fort du conflit opposant les trois couronnes scandinaves, le Danemark, les dynasties régionales, les cités de la Hanse et les Teutoniques, le commerce en Baltique fut paralysé avant d'être protégé en convois défendus. Les *Vitalienbrüder* avaient installé leurs bases sur les côtes de Finlande avant de s'emparer de Götland. Ils ravageaient les côtes adverses et avaient atteint la force suffisante pour lancer des raids significatifs : Bergen en 1393 mais également Malmø en 1394. Les succès de la reine Margaret à partir de 1395 n'éteignirent pas l'agressivité des *Vitalienbrüder*. Refugiés sur Götland, sorte de bastion pirate inexpugnable, ils étaient encore près de deux mille à vivre de leurs captures, en rupture complète avec les pouvoirs régionaux. Ces *seeräubern*, là encore des « larrons de mer », ruinaient les espoirs hanséates d'atteindre la *friedeschiffe*, ou « paix des navires ». Dans un dernier effort de police des mers stimulé par l'ordre Teutonique et la flotte de Lübeck, ils furent contraints de quitter la mer Baltique à la fin du siècle, mais trouvèrent refuge dans un autre espace tourmenté par les rivalités politiques : la Frise et le comté d'Oldenbourg. Cette bascule dans la mer du Nord ne leur fut pas propice puisqu'en 1400 la mobilisation des flottes de Hambourg et de Brême en vint à bout. Les derniers *seeräubern* furent décapités en place publique l'année d'après à Hambourg et, avec eux, leur chef légendaire : Klaus Störtebeker. L'aventure des *Vitalienbrüder* d'abord licite, puis incontrôlable, se termine donc sur une répression magistrale accentuée par une pénalité exceptionnelle. La conservation des crânes des condamnés, un clou fiché au sommet

permettant leur manipulation, illustre la fixation du souvenir de l'exécution capitale. La figure des frères ravitailleurs avait donc participé, malgré elle, à une genèse de l'accusation en piraterie, elle-même soulevée par les rivalités souveraines. « *Gottes Freunde und aller Welt Feinde* », « Amis de Dieu et ennemis du monde entier » fut la devise attribuée à ces larrons de mer apparus en Europe du Nord au seuil du XV^e^ siècle. Héritage posthume de Cicéron ? Une rhétorique nouvelle avait surgi en Baltique, plus tardivement qu'en Europe occidentale mais également plus nettement : une sublimation politique du crime de piraterie qui tenait plus des traditions de majesté romaines que des héritages médiévaux. Parce qu'il était théoriquement dépourvu d'infidèles, le monde atlantique avait donc élaboré une qualification du pirate bien différente de celle que la Méditerranée considérait. Ces pirates-là ne tardèrent pas à embarrasser les couronnes qui les avaient fait naître.

Le pirate contre les royaumes

Au dernier siècle du Moyen Âge, alors que les princes multipliaient les rhétoriques justifiant l'accentuation du contrôle des mers pour lutter contre le larronage que l'on disait incessant, apparut un stéréotype pirate totalement nouveau et qui n'avait sans doute pas été prévu par les rhéteurs. La majesté, comme discours, est réversible et cette réversibilité s'observe dans l'élaboration de la tyrannie tardive. Appliquée en matière maritime, à trop vouloir s'éprouver sur les mers, la majesté s'exposait à sa propre déstabilisation. Si les voleurs sur lesquels la sévérité de la procédure inquisitoire avait été déployée depuis le XIII^e^ siècle avaient leur Robin des bois, les larrons de mer pouvaient bien mobiliser leurs pirates libertaires, combattants de la liberté ou de la nation qui livrent un combat acharné contre des souverainetés promotrices de la même idée de nation. Paradoxe ? Avec la disparition des *Vitalienbrüder* en 1401, apparut ce stéréotype novateur : le pirate épris de liberté ou libérateur d'un pouvoir néfaste, personnage qui ouvrait un espace de respiration politique en mer, tout entier dressé contre les discours de la répression. Le motif se révéla particulièrement dangereux : capable de cristalliser la haine du Prince, il explique le légendaire qui s'associe à la notoriété de quelques larrons de

mer fameux du XV^e^ siècle, larrons qui fondent une renaissance du terme « pirate ».

Un roman octosyllabique du XIII^e^ siècle démontre que la vie d'Eustache le Moine avait inspiré un premier pirate légendaire. À la manière de Renart, le personnage du roman d'Eustache déployait un burlesque ridiculisant les princes de son temps. Toutefois, il demeurait un coquin néfaste et maléfique. À la différence de cette première référence, deux siècles plus tard, l'écho des exploits de Klaus Störtebeker n'adopte pas les mêmes traits. Force salvatrice, incroyable audace et vigueur combattante sont autant de qualités qui s'engouffrent dans la magnification du chef des *seeräubern*, chef qui acquiert là, par la tradition, un étonnant charisme politique et un lustre honorable. Cette définition de la piraterie diffère grandement des stratégies des petites noblesses littorales et de leurs mariniers. Elle se mesure dans la réception des châtiments de haute justice qu'ils subissent. En leur appliquant des peines exceptionnelles, les juges criminels leur conféraient une identité exceptionnelle. La désapprobation de l'opinion publique se mesure alors dans le légendaire, forgé après la mort donnée par justice. En ce sens, les récits fantastiques de peines capitales viennent ici révéler une mauvaise réception de l'administration de la justice pénale et, *in fine*, une contestation des souverainetés qui y ont procédé. Analysons ici les relations de la mort de Klaus Störtebeker. En 1401, la décision de décapiter ses hommes avait pour objectif de faire une démonstration exemplaire, qui, dans le sens médiéval du terme, visait la magnification de l'autorité qui avait triomphé des larrons. L'application de la peine politique de la trahison, la décapitation, plutôt que celle du vol, la pendaison, faisait des *seeräubern* des criminels politiques. L'on écrivit alors qu'une file indienne de condamnés attendait sa mise à mort, tandis que leur chef, pour protéger ses hommes, avait obtenu que tout homme que son corps dépasserait après son exécution serait épargné. Et la foule de voir alors son corps décapité se dresser et marcher en remontant la file des condamnés. Devant l'étonnant spectacle, quelques hommes de main le firent choir afin de mieux accomplir leur cruelle exécution : personne ne fut épargné. Le juste avait pourtant changé de camp. Dos à dos, pirates contre princes : la vigueur après la mort exaltait son caractère injuste, tandis que la cruauté des gens de justice soulignait leur duperie et confortait la légitimité des condamnés par la preuve d'un soutien divin. Les princes par la grâce de Dieu se voyaient opposer là leur propre rhétorique. Le souvenir de Götland, sorte de paradis

anarchiste dans lequel des hommes valeureux se dressaient contre la tyrannie des princes malveillants, attribuait alors une réputation de liberté à l'île, au cœur des rivalités étatiques. Un premier motif d'île pirate libertaire surgissait donc du Moyen Âge nordique.

Loin d'être isolé, ce stéréotype se développe encore dans l'Europe du Nord, là où les souverainetés ont le plus de mal à s'implanter et où les contradictions paraissent les plus visibles. C'est en Frise à la fin du XV^e^ siècle et au début du XVI^e^ siècle, que naît une piraterie emblématique d'une nation. Là encore, le légendaire apparaît comme la rémanence d'une résistance qui escorte de près la contestation des pouvoirs régionaux, ici les Habsbourg. Les relations de la vie de Pier Gerlofs Donia illustrent ce contexte. C'est encore une vindicte, le massacre de sa famille en 1515, qui rend compte de l'entrée en piraterie de ce chef de guerre. Réputé invincible, surnommé *Grutte Pier*, on dit de ce laboureur monté sur mer qu'il labourait sans attelage, soulevait les chevaux, possédait une épée immense et un casque où entrait la tête de trois hommes. Le stéréotype combine donc la fierté, la vigueur et la liberté frisonne. Défenseur de la terre natale sur mer comme sur terre, il est ensuite remplacé par Wijerd Jelckama, son lieutenant, également surnommé *Grutte Wijerd.* Le récit adopte ici le motif, désormais bien connu, d'une exécution capitale qui échoue. La tradition rapporte qu'il aurait été décapité comme rebelle en 1523, mais la largeur de son cou aurait fait échec à la hache du bourreau à quatre reprises. La vigueur physique, la liberté pirate et la fierté indépendantiste signalent encore l'injustice qui adopte ici les contours d'une merveille patriote. Ces figures accompagnaient la consolidation de l'idée nationale à l'extrême fin du Moyen Âge. Elle se rencontre également en Écosse où la *Ballade de sir Andrew Barton* colportait le souvenir de la fierté écossaise dressée contre l'Angleterre, quitte à travestir le personnage et à occulter les circonstances de sa mort, afin de mieux y investir une frustration politique et un emblème de fierté nationale.

*
* *

Les derniers siècles de la fin du Moyen Âge avaient jeté les fondements de l'expansion maritime des Européens, mais les puissances publiques, à l'heure où elles s'apprêtaient à projeter leurs ambitions dans une économie

monde, n'avaient toujours pas terminé leur apprentissage juridique de la mer. La pratique l'emportait encore sur les doctrines hésitantes mais un cap avait été déterminé, un cap qui liait la majesté à ses expressions exemplaires sur mer et qui était né dans la Méditerranée, avant d'être perfectionné dans les turbulences de l'Atlantique nord. Bien avant que les marines royales n'accueillent les expressions du charisme souverain, la définition de la piraterie avait mobilisé les esprits et éprouvé les souverainetés par la grâce de Dieu. À la fin du XV^e^ siècle, les contours du stéréotype pirate semblent désormais bien délimités. Le pirate n'est plus un simple voleur, mais un criminel contre Dieu qui mobilise les interventions les plus énergiques. Les rois étaient donc parvenus à confisquer l'analyse de la licéité des comportements en mer par la capture de la marque qui, si elle ne constituait pas encore un droit, avait concouru à l'émergence du pouvoir souverain sur les flots. Peut-on alors considérer que les derniers siècles du Moyen Âge furent ceux d'un accroissement numérique des actes de piraterie ? Ce serait inverser les chronologies et investir ces époques d'une qualification qui n'était que naissante. L'essor des documentations judiciaires témoigne tout aussi bien d'une croissance des ambitions judiciaires royales que des comportements que l'on dit associés au réveil maritime de l'Europe, sans autre preuve que celle d'une hausse quantitative des échanges réputée entraîner avec elle la violence sur mer. Une chose est assurée : pirates et souverains s'affrontent pour la maîtrise des flots dans une dialectique commune et chacun a besoin de l'autre pour établir son existence singulière. Là réside la cause de cette croissance documentaire. La fin du Moyen Âge avait fait renaître le pirate antique mais sa lecture, emprunte de christianisme, de charisme souverain et d'objectivations comptables voulues par les marchands, différait considérablement de ce que César et Pompée avaient affronté. Notre pirate médiéval issu du XV^e^ siècle ne niait pas l`*imperium*, il le contestait. Forme d'*âgon* opposant les rois à ces nouveaux larrons des mers qu'ils avaient pourtant fait émerger, le fossé qui séparait la paix des navires de celle des royaumes devait dès lors se constituer de commissions, de rapports subtils entre le public et le privé, de tyrannie, d'insularités et de tenaces légendaires libertaires.

Pirates et piraterie en Méditerranée orientale au Moyen Âge

Éric Limousin
Maître de conférences
Université de Bretagne-Sud (Lorient)

> « La piraterie en Méditerranée est aussi vieille que l'histoire. Elle est chez Boccace, elle sera chez Cervantès, elle est déjà chez Homère. [...] Comme Monsieur Jourdain faisait de la prose, combien de marins naviguent *more piratico*, qui seraient stupéfaits de s'entendre traiter de corsaire, plus encore de pirates{103}. »

Ainsi la Méditerranée est une mer de pirates de toute éternité, dirait Braudel, plus exactement, l'existence d'activités de prédation est permanente mais elle connaît à certains moments une accalmie, à d'autres une accélération, une exacerbation. Cependant, si les États cherchent à assurer une certaine police de la mer pour permettre une navigation sereine et sans risques, ils pratiquent également des opérations navales qui

s'apparentent à une activité de razzia, souvent qualifiées de piraterie. Il s'agit donc d'une activité classique en Méditerranée, une action militaire « normale » du faible contre le fort, mais également du fort contre le faible. En 904, l'expédition navale de Léon de Tripoli est une campagne navale classique vue de Damas et d'Alexandrie. Elle se termine par un pillage en règle de la ville de Thessalonique, de la véritable piraterie vue de Constantinople. En 1185, le pillage de la même ville de Thessalonique par la flotte normande est décrit de façon identique.

Il est difficile d'y voir clair car toute tentative d'analyse du vocabulaire échoue : le vocabulaire grec ou latin est interchangeable et la langue arabe reprend très vite la classification latine. Tout cela peut se résumer à une formule : « le pirate c'est toujours l'autre », formule d'autant plus évidente que les victimes se plaignent plus dans les sources que les coupables ne se vantent. Par conséquent, il faut mettre au jour les critères nécessaires au développement de la piraterie : il faut des marins, des ressources stratégiques indispensables à la construction et à l'entretien des navires. À ces deux éléments s'ajoute une tolérance de fait des autorités qui laissent ensuite s'écouler les produits. Dépassant la question du vocabulaire, en cherchant à construire un tableau de la piraterie méditerranéenne, l'historien doit renoncer à toute velléité d'innovation : seul le récit chronologique permet de décrire de manière efficace les aspects de la piraterie dans la Méditerranée médiévale. Dans cette longue histoire, on retrouve les césures classiques : celle du VIII^{e} siècle liée à l'émergence du pouvoir musulman et celle de la fin du XII^{e} siècle quand les marins latins dominent l'ensemble des mers.

De la *Mare nostrum* au lac musulman (V^{e}-IX^{e} siècle)

S'il s'agit d'évoquer la domination romaine de la Méditerranée, on pense d'abord aux légions avant la marine romaine. Pourtant, l'Empire maintient une flotte de plusieurs centaines de navires au IV^{e} siècle, ainsi Constantin dispose de 300 *triereis* à la bataille des Dardanelles. Cette flotte assure deux missions principales : une mission de communication et de transport de troupes qui se poursuit sans problème aux V^{e} et VI^{e} siècles, et une mission de lutte contre une piraterie résiduelle qui laisse peu de traces dans les sources. La mise en place des royaumes germaniques ne change pas

fondamentalement la donne, seuls les Vandales, qui récupèrent à Carthage une partie de la flotte et des marins de l'Empire, se lancent dans des entreprises de pillage contre Rome en 451, contre la Corse en 452 et contre les villes de la côte Adriatique en 474.

Toutes occupées à la description des aléas de la reconquête justinienne au VI^e^ siècle, les sources ne s'intéressent pas ou peu aux activités navales de déprédation et elles se contentent de décrire les opérations vandales comme des actes de piraterie. Certes, les Isauriens la pratiquent de manière artisanale sur les côtes d'Asie Mineure et les Slaves s'y mettent assez rapidement dans l'Adriatique et en mer Égée mais cela ne remet pas en cause le *dominium maris* des Byzantins, même en 626 lors du siège de Constantinople par les Avars. En effet, ce n'est qu'au moment où les Arabes s'emparent de la Syrie Palestine qu'ils obtiennent les moyens techniques et humains de concurrencer la flotte byzantine. Moa'wiya construit une flotte avec l'aide de renégats chrétiens qui lui amènent sa première victoire importante en 654 à la « Bataille des mâts ». Désormais, à partir de la fin du VIII^e^ siècle plus aucune puissance ne domine complètement la Méditerranée et les pirates réapparaissent dans les sources.

Les grandes expéditions contre Constantinople de 671-672 et 695, ainsi que la perte de l'Afrique dans les années 655 mobilisent la flotte byzantine des *Karabisianoi*. Par conséquent, celle-ci abandonne les activités de police des mers et se replie à Constantinople, servant de base à la création d'une flotte impériale (*basilikon ploïmon*) et d'une flotte thématique, celle des Cibyrrhéotes au sud-ouest de l'Asie Mineure. Pendant ces siècles d'incertitude politique, les musulmans développent leurs capacités navales qu'ils perfectionnent dans d'innombrables raids dévastateurs et de grandes attaques navales « officielles ». La Sicile est ravagée dès 703-704, la Sardaigne et les Baléares en 708 et la Crète est pillée en 713. Après un temps d'arrêt, les attaques contre les côtes reprennent avec les Aghlabides en parallèle de la conquête de la Sicile, les pirates musulmans s'en prennent aux villes italiennes de Lampedusa, Civitavecchia et Ischia dès 803 et ils s'attaquent à la Corse, la Sardaigne en 810 et en 812-813, Nice en 803, Marseille en 838 et même Arles en 842. À la piraterie aghlabide s'ajoutent les pirates d'Andalousie qui apparaissent en plein jour à la fin du VIII^e^ siècle avec l'expédition contre les Baléares. Avec 300 *marakab*, ils conquièrent l'archipel qui devient un nid de pirates. Cette piraterie est le fait de groupes organisés qui échappent au contrôle du pouvoir central et sont donc absents

de la littérature officielle musulmane. Pourtant, ils se retrouvent tout au long du IXe siècle sur les littoraux andalous, aux Baléares mais également à partir de Pechina, près d'Almeria. Un nombre important de marins syriens et andalous s'autogouvernent et étendent leur rayon d'action contre l'Ifrikiya, les côtes provençales à partir de la célèbre base de la Garde-Freinet, de leur camp en Camargue avant 869. Ils sont si efficaces qu'en 824 et 827, ils poussent jusqu'en Crète sous la direction d'Abû Hafs ibn Isâ, et en prennent possession devant le peu de réaction byzantine. Equivalent oriental des Baléares de 824 à 932, la Crète avec le port de Chandax permet aux dix mille Andalous qui s'y installent de créer un véritable État vivant de la piraterie et du commerce des esclaves. Ils peuvent ravager sans risques la mer Égée pour razzier des esclaves et soumettre à tribut toute une série d'îles (Égine, Kos, Kythèra et Karpathos). Dans la Méditerranée centrale, c'est la Sicile qui sert de base de départ aux pirates musulmans qui multiplient les raids sur les côtes italiennes contre Brindisi (838 et 839), et la ville de Bari est prise en 841 par Habla, un affranchi de l'émir aghlabide. Il en rayonne jusqu'à Ancône, à la tête d'un petit émirat pirate pendant 30 ans. Face à cela, les réactions chrétiennes sont rares et désordonnées, qu'elles soient issues des empereurs carolingiens ou byzantins, ou qu'elles viennent des villes comme Venise, qui échoue à défendre Tarente en 838 et dont la flotte est battue par Habla à Kvarner en 842. C'est seulement une alliance entre Carolingiens et Byzantins qui permet de récupérer Bari en 871, après 20 ans de guerre.

Dans ce tourbillon de flottes, de raids, de dévastations, ne manquaient que les Vikings qui interviennent à plusieurs reprises : en 849, selon les sources andalouses, une flotte de 80 *marakab* et de nombreux petits bateaux échouent à prendre Lisbonne pour rebondir jusqu'à Séville et Asilah au Maroc avant de retourner en Aquitaine. En 859-860, 62 navires mouillent dans le Guadalquivir, saccagent Algésiras au Maroc puis passent en Méditerranée et s'attaquent à Valence, aux Baléares et aux villes de Provence (Arles et Nice). Illustration de la thèse d'Henri Pirenne qui y voyait la cause de la crise des relations entre la Méditerranée occidentale et orientale, la naissance de cette piraterie est désormais analysée par les historiens comme la conséquence de la crise car si les États s'intéressent peu à la mer du fait de la faiblesse des échanges, la piraterie, elle, s'attaque plutôt aux richesses accumulées sur les littoraux qu'au commerce maritime encore balbutiant. Le témoignage d'Ibn Khaldun décrit « une société plus ou

moins nombreuse de corsaires [qui] s'organise : ils construisent un navire et choisissent pour le monter des hommes d'une bravoure éprouvée. Ces guerriers vont faire des descentes sur les côtes et les îles habitées par les Francs ; ils y arrivent à l'improviste et enlèvent tout ce qui leur tombe sous la main. Ils attaquent également les navires des infidèles, s'en emparent très souvent et rentrent chez eux chargés de butin et de prisonniers ». À côté des grandes expéditions de pillage qui nous parviennent dans les sources, les Andalous pratiquent une piraterie artisanale modeste dans ses objectifs et dans ses pratiques. Un phénomène que l'on retrouve dans la partie orientale de la Méditerranée.

La terminologie musulmane montre que les Arabes s'adaptent assez rapidement aux nouvelles conditions de la piraterie. Ainsi, si le pirate de la mer Rouge ou de l'océan Indien est désigné par *liss a-bakr*, ce qui signifie le « voleur de la mer », en Méditerranée, ce sont les termes signifiant « corsaire », *kusal*, *karasil* puis *kursan*, qui s'imposent, s'inspirant des termes latins et italiens (*corsale*). De même, si dans un premier temps, les marins sont avant tout des renégats chrétiens, les musulmans se mettent rapidement à cette activité obligeant les juristes à définir le statut du pirate dans le cadre du *jihad*. Ainsi, le *qadî* Sahnûn (776-854) délivre une *fatwa* sur le partage des prises et son fils Muhammad ibn Sahnûn (v. 870) démontre que la piraterie est licite contre un navire qui fait du commerce avec le *Dar al harb* mais illicite s'il vient ou se rend dans un port musulman. Cette évolution est achevée à l'époque ziride par une série de *fatwa* qui font de la piraterie un élément du *jihad*. Malgré cet effort des juristes, la littérature musulmane obéit aux mêmes tendances que la chrétienne et elle multiplie les plaintes contre les agissements des pirates chrétiens ou vikings sur les rivages andalous.

De chaque côté les techniques de combat et de navigation sont globalement les mêmes, la galère armée domine qu'elle soit appelée *drômon* par les Grecs, *shawna*, *shawani* ou *shini* par les Arabes. Il s'agit de navires de 140 à 160 rameurs sur deux bancs de nage. Les équipages cherchent à bloquer l'adversaire grâce à l'éperon d'étrave, ensuite à partir des gaillards d'avant, les équipages adverses sont sous le tir des archers.

D'un équilibre à l'autre (IXe-XIIe siècle)

À la fin du Xe siècle, la piraterie musulmane semble connaître un âge d'or, illustré notamment par les activités des Crétois et par les exploits de Léon de Tripoli. Cependant, cette période est marquée par les efforts byzantins pour reprendre l'initiative sur les mers, ainsi, en 871, la flotte de Tarse est coulée et en 872, devant Euripe, Ooryphas détruit la flotte de 20 navires du renégat Photios à l'aide du feu grégeois. Après de longues péripéties, la flotte crétoise est encore battue près de Corinthe. Certes, en 898, ce sont les Byzantins qui sont vaincus par les pirates et en 904, les amiraux byzantins laissent prudemment agir Léon de Tripoli lorsqu'il ravage Abydos et Thessalonique. Dans les années suivantes, hormis l'échec en Crète de 911, ce sont eux qui connaissent le plus de victoires et Léon de Tripoli est tué à Lemnos en 923 tandis que Damianos est vaincu à son tour en 924. Comme dans la Méditerranée orientale, la *Vie de saint Pierre d'Argos* mentionne des entreprises plus modestes puisque c'est un seul navire qui ravage les alentours de la maison de la famille du saint.

On assiste à un double développement, d'une part les flottes thématiques comme celle des Cibyrrhéotes, ou celle de la mer Égée (après 843), et de Dyrrachium, qui mènent la lutte contre les pirates locaux pendant que les autorités locales accentuent l'effort de fortification des côtes, comme le montrent les constructions à Attaleia de 909 à 916 ou à Strobilos, siège du stratège des Cibyrrhéotes. La flotte impériale de Constantinople se développe surtout sous le règne de Romain Ier Lécapène, ancien drongaire de la flotte qui permet le réaménagement des ports de la Corne d'Or. Cette flotte peut intervenir dès la fin du Xe siècle avec plus ou moins de réussite contre toutes les entreprises pirates en Égée, Adriatique et même en Sicile contre la piraterie Aghlabide. Cependant à partir des années 950, dans les territoires périphériques de l'Italie principalement, les autorités locales agissent seules ou avec le concours des flottes alliées pour lutter contre la piraterie. En effet, si ce sont les Byzantins qui chassent les pirates musulmans du pied du Vésuve puis du Garigliano en 881-883 et 925, ce sont les flottes des villes italiennes qui luttent principalement contre les pirates de l'Adriatique tout au long du IXe siècle. En particulier les Narentljani installés sur les bouches de la Neretva s'attaquent aux flottes marchandes vénitiennes qui ne peuvent naviguer sur la côte est de l'Italie. Il est évident que le redémarrage des activités commerciales maritimes à partir des années 900 a une double conséquence : d'une part, il attire de nouveaux pirates, moins intéressés par la guerre contre Constantinople que

par la rapine et la piraterie, d'autre part, les États se doivent d'y faire face pour assurer une relative sécurité des échanges.

En Méditerranée occidentale, l'émergence des nouveaux acteurs est favorisée par la crise politique du monde musulman occidental, illustrée par la lente agonie du califat omeyyade de Cordoue et par le départ des Fatimides en Égypte. En Espagne et en Sicile, les royaumes de la division, *los reyes de taïfas*, ne parviennent pas à restaurer une unité politique mais gèrent sans difficultés le florissant héritage économique, certains vont jusqu'à se spécialiser dans l'activité de piraterie comme le mamluk slave Mujahid al Muwaffaq, de 1008 à 1015. La ville de Deina et les Baléares servent de point d'appui à toutes les entreprises de pirateries musulmanes. Dans le monde latin, cette parcellisation est aussi à l'œuvre avec l'émergence des royaumes espagnols, l'affaiblissement du pouvoir central dans le royaume de France et le développement des villes italiennes. De chaque côté, on assiste à la multiplication des pouvoirs et au développement d'espaces interstitiels dont vont profiter certains « aventuriers » pour développer une activité pirate. Il est d'ailleurs symptomatique que les pirateries trouvent un refuge particulier dans les îles : les Baléares, où les pirates musulmans ont en quelque sorte montré la voie depuis le VIII^e^ siècle jusqu'au Banu Ghaniya du XII^e^ siècle, cible des activités de razzias des Génois, Aragonais et Normands. La Corse et la Sardaigne servent ensuite de points d'appui pour la piraterie chrétienne qui, elle, ne razzie en théorie que les littoraux du Maghreb et de l'Espagne musulmane, et s'attaquent également aux navires, preuve de l'existence d'échanges commerciaux qui illustrent le redémarrage économique indéniable. La Sicile conquise par les Normands constitue le même type de points d'appui pour les flottes « normandes » à partir de la fin du XI^e^ siècle.

Dans le premier quart du XI^e^ siècle, l'activité des flottes pisanes et génoises et même vénitiennes en Méditerranée occidentale illustre la vigueur des sociétés urbaines italiennes ; une fois les attaques musulmanes stoppées par l'élimination des bases provençales et italiennes, les chrétiens s'adonnent à leur tour à la piraterie contre le commerce renaissant entre l'Espagne, le Maghreb et les villes italiennes. Les familles vicomtales de Pise, les lignages aristocratiques génois, en s'appuyant sur les solidarités de famille et de quartiers que sont les *consorteries*, véritables fiefs urbains, arment les navires, prennent le commandement des attaques contre les Musulmans à côté de véritables aventuriers mercenaires plus ou moins

autonomes. Les butins et les rançons de la guerre de course leur fournissent les capitaux-or qu'ils investissent ensuite et relancent les activités commerciales traditionnelles vers l'Europe du Nord et la Méditerranée orientale. Les actes de la pratique permettent de retracer de belles carrières et de beaux parcours mais seulement à partir de la fin du XII^e^ siècle comme celle d'Enrico Pescatore qui reçoit en fief l'île de Malte dans les années 1195-1200. Présenté comme un terrible pirate, en particulier par les sources pisanes et vénitiennes à qui il prend la Crète, le trouvère Peire Vidal le décrit comme un combattant astucieux et valeureux qui fait la gloire de Gênes. Avec de tels personnages, la course se discipline progressivement pour se différencier de manière théorique de la piraterie. Abrité derrière une ville, un État, le pape ou l'empereur, ils peuvent désormais continuer leurs activités guerrières.

En Méditerranée orientale, la raréfaction des mentions des actes de piraterie dans les sources serait le signe de l'efficacité de la police des mers mise en place par les pouvoirs byzantins et fatimides. Dans les sources byzantines, une seule expédition de pirates siciliens et africains, est vite repoussée en 1036 par la flotte des Cibyrrhéotes. L'alliance, tacite ou officielle, entre Constantinople et Alexandrie interdit toute pratique d'une piraterie autonome et indépendante. Dans cette Méditerranée pacifiée, le commerce devient plus intéressant et rentable surtout avec la disparition des dangers de la mer. Les marchands génois, pisans, vénitiens ou amalfitains viennent y rentabiliser les capitaux accumulés en Occident, peut-être par la piraterie. Selon Hélène Ahrweiler, la Méditerranée orientale voit se développer le modèle des marins-marchands-pirates qui travaillent d'abord à s'enrichir et il est difficile de débrouiller ce qui relève d'un fait de guerre ou d'un simple brigandage.

Les seules activités correspondent en réalité à des attaques maritimes liées aux conflits politiques, par exemple, le grand raid normand de 1147 qui ravage toute la péninsule balkanique est bien évidemment qualifié d'acte de piraterie par les Byzantins, alors qu'il ne s'agit d'un fait « que » de guerre pour les Normands. Ils récidivent en 1185 et ravagent Thessalonique, il est à noter que la flotte normande est accompagnée des bateaux du pirate Siphantos. En fait, la piraterie devient une arme au sein de relations politiques complexes. Si la flotte vénitienne est décrite comme une alliée à Alexis Comnène en 1081-1082, elle redevient une flotte de pirates lors de l'expédition menée par le doge en 1122-1124 pour punir Jean II de ne pas

avoir renouvelé le chrysobulle de 1082. De même, l'installation des croisés en Terre Sainte permet la renaissance du phénomène de piraterie dans le monde proche-oriental. Usama Ibn Mundiqh relate la carrière d'un certain Guillaume Giba qui « agit en pirate en captur[ant] un navire qui portait près de 400 pèlerins » aux temps de Baudouin II. Les pratiques pirates profitent de l'augmentation du trafic à tous les niveaux, d'autant plus que ces activités sont tolérées par les pouvoirs musulmans ou chrétiens qui récupèrent une partie des profits. Là encore, la diminution de l'emprise des États favorise l'essor de ces initiatives individuelles mais ils y trouvent un intérêt économique et politique direct ou indirect. Ainsi, Usama n'obtiendra pas du roi Baudouin III la restitution des captifs, parfois ce sont les princes qui agissent lorsque Renaud de Châtillon, prince d'Antioche, s'attaque à Chypre en 1144.

La domination latine à partir du XIIIe siècle

Le reflux de l'Islam au XIIIe siècle n'entraîne pas de diminution notable de la piraterie, au contraire l'existence du royaume normand de Sicile, les luttes entre Gênes et Pise, l'empereur et le pape, l'intervention des Catalans et des Aragonais, toutes ces incertitudes politiques favorisent le développement de la course, les prises nombreuses, mais modestes la plupart du temps, servent à irriguer la vie économique des ports et des îles. Puisque la ville ligure a fait le choix de soutenir le pape, les contrats passés à Gênes et à Bonifacio dans les années 1244-1247 légitiment toutes les attaques contre les Pisans alliés à Frédéric II ainsi bien évidemment que toutes les attaques contre les Musulmans de Barbarie. Là encore, ce sont des aventuriers mais également des investisseurs qui placent leurs capitaux dans les entreprises de piraterie. À l'autre bout de la chaîne, ces contrats révèlent l'existence d'un Nicoloso Peluco, serviteur du château de Bonifacio qui participe à une expédition pour arrondir ses revenus. En Sicile, à partir du milieu du XIVe siècle, l'effondrement du pouvoir royal permet le développement de seigneuries périphériques qui augmentent leurs ressources par la course contre les Angevins de Naples et les Génois. De véritables seigneurs corsaires se développent à Mazzara, Pantelleria, Lipari et Malte, ce qui était exceptionnel aux temps de Margeritius de Brindisi ou Enrico Pescatore devient la norme.

Passé le glorieux règne de Basile II, l'Empire byzantin renonce à toute politique maritime de grande envergure et fait reposer la défense des mers sur l'alliance avec Venise qui traverse, bon an mal an, tout le siècle. Chaque anicroche dans les relations byzantino-vénitienne se traduit par des actions violentes qui alternent piraterie et commerce illégal. Ce qui est certain c'est que depuis Andronic I^{er} Comnène, les empereurs n'ont plus de politique maritime, en particulier pour le financement des flottes, et ils continuent la politique de Manuel I^{er} Comnène qui avait fait appel exclusivement à des marins latins qui s'implantent de plus en plus à Constantinople. Ce qui est étonnant, si l'on en croit un rhéteur anonyme, c'est qu'à la mort de Manuel I^{er} Comnène, la piraterie a disparu des eaux byzantines. Or sous ses successeurs, en particulier avec Alexis III Ange, un épisode contredit ce rhéteur : pour lutter contre les activités dévastatrices du Génois Kaphourès, l'empereur fait appel à un autre pirate, calabrais celui-là, un certain Steiriônès, « le pire des pirates, embauché par Isaac, en échange d'avantages considérables et qui s'est montré très utile à l'empire par ses exploits sur mer ». Selon Nicétas Chôniatès, Steiriônès, d'abord vaincu près de Sestos, réussit à se débarrasser de Kaphourès avec l'aide des marins pisans. Ce que décrivent les chrysobulles des Anges en déplorant la recrudescence des actes de piraterie rejoint les descriptions de Michel Choniatès, métropolite d'Athènes, qui dans les dernières années du XII^{e} siècle, déplore que les rivages de l'Attique soient menacés par des chaloupes de pirates (*peiratika skaphida*). Il ne s'agit évidemment pas de générations spontanées dans ces années 1180-1200 mais plutôt de la conséquence du changement de politique impériale : les flottes de mercenaires latins, principalement italiens, selon les aléas de la politique impériale, se retrouvent souvent libres de tout engagement et se livrent aux actions de pillage. Les richesses immenses issues des activités de piraterie finissent par tenter l'empereur et ses agents puisque Léon Sgouros, gouverneur quasi indépendant de Nauplie s'attaque à Athènes et que Pégonitès, gouverneur de Samos est accusé par ses administrés d'exactions contre la population. Alexis III Ange, arme ou laisse armer six navires qui sous le commandement de Phraggopoulos, attaquent les navires marchands en mer Noire autour du port d'Amisos.

En 1204, la prise de Constantinople bouleverse la donne en mer Égée. Désormais ce sont les Latins, en particulier les Vénitiens, qui sont chargés de la police des mers et qui deviennent les principales victimes de la piraterie. Ainsi, dès le départ, la flotte renaissante de l'empire de Nicée s'en

prend aux possessions vénitiennes, réutilisant les cadres de l'ancienne marine, Steiriônès continue sa carrière de *megaduc*, les navires byzantins s'attaquent aux régions périphériques de l'empire vénitien. Si les Italiens contrôlent fermement la route principale de Modon et Coron à Constantinople en passant par Andros et Naxos, de nombreuses îles des Cyclades échappent à leur contrôle. Il est cependant intéressant de remarquer qu'en 1207, les Vénitiens parviennent à éliminer le pirate Léon Veneto de Corfou et que désormais, sans appui, les pirates « indépendants » caractéristiques de la période 1180-1200 ont disparu. Michel Chôniatès le reconnaît d'ailleurs, en affirmant que les conditions de vie des habitants de Kéa dans les Cyclades sont meilleures après 1206 qu'avant 1204. La plupart du temps, Venise cherche à limiter les dégâts de la piraterie en organisant la police des mers à partir de la Crète et en cherchant à éviter la formation de seigneuries corsaires même temporaires. Pour ce faire, elle s'appuie sur les Vénitiens installés dans l'Archipel que sont les Sanudo ou les Ghisi et tous se retrouvent pour lutter contre les pirates au service de Gênes ou de Nicée, Enrico Pescatore en Crète ou Licario en Eubée.

Les méthodes employées par les pirates sont un peu mieux connues au XIII^e^ siècle, même s'il est très probable qu'elles étaient pratiquées auparavant. À chaque fois, elles impliquent des liens forts entre les pirates et les populations. Certes, il existe une piraterie de haute mer qui s'attaque aux navires de commerce qui ne sont pas protégés par les systèmes de convois, mais surtout ils se comportent en naufrageurs ou mieux encore attaquent les navires au port avec la complicité évidente des autorités locales. Un exemple suffit à montrer l'ingéniosité du système : dans les années 1270-1278, un marchand vénitien se croyant protégé par la trêve entre Venise et l'empereur et disposant d'une licence de vente se voit dépouiller de ses biens dans le magasin de Mistra sous autorité franque. Conduit à Monemvasie, le coupable est emprisonné mais libéré sous caution par le gouverneur byzantin du port sans rembourser les marchandises disparues. Selon la plainte vénitienne de 1278 portant sur les pertes subies par ses navires du fait des « *Graicos* », les auteurs des méfaits sont en partie des autochtones, recrutés dans les familles importantes de la Morée ou d'Asie Mineure, mais plus fréquemment au sein de populations plus modestes, comme les Tzacones du Péloponnèse ou les Gasmoules, issus des mariages entre Latins et Grecs et qui se sont concentrés à Constantinople après la reprise de la ville par l'empereur en 1261. À côté

des Grecs, on trouve les habituels Latins, Génois mercenaires au service de l'empereur dans la flotte comme *kométès* et qui se lancent dans des entreprises de piraterie privée. On trouve également des seigneurs francs ou italiens des îles de l'Égée, en rupture avec Venise ou les princes latins comme Licario ou Phraggopoulos. Principalement centrés sur Monemvasie après sa récupération par Michel VIII, Anaia en Asie Mineure ou l'Eubée de Licario, cette activité profite surtout de la complicité des autorités grecques. Au total, malgré le flou des estimations, sous le règne de Michel VIII Paléologue, les dix attaques impériales sur les presque 300 répertoriées correspondent à près de 2.700 hyperpères de dédommagement soit 4 % du total.

En 1285, après avoir accordé aux Vénitiens moins du tiers de ce qu'ils réclamaient, Andronic II, le fils de Michel VIII, renonce rapidement à l'effort maritime et se repose exclusivement sur les flottes étrangères, principalement génoise depuis l'accord de Nymphée de 1261. Selon Hélène Ahrweiler, une des conséquences de cette politique est le retour d'une piraterie mal contrôlée, si ce n'est incontrôlée, par le pouvoir byzantin. D'ailleurs, selon l'historien Nicéphore Grégoras, les bateaux de pirates « par groupe de deux, voire de trois, arrivent devant Constantinople même ». Les Turcs s'y mettent aussi en attaquant le littoral Thrace et enfin la piraterie concerne une région maritime globalement épargnée par les pirates latins : la mer Noire. En effet, très longtemps éloignés des activités de piraterie, les Ottomans ne s'y adonnent qu'après l'élimination des émirats turcs côtiers, qui eux la pratiquent comme l'émirat d'Umur Pacha à Aydin ou celui de Ghazi Celebi qui établit autour de Sinope un émirat pirate s'attaquant aux navires génois et aux Grecs de Trébizonde. Ce n'est donc qu'à la fin du XIV^e^ siècle que les expéditions ottomanes deviennent monnaie courante et inaugurent une nouvelle période d'insécurité en mer Égée que ni les Vénitiens, ni les Génois ne parviennent à limiter. D'autant plus que les Génois, détenteurs de villes ou d'îles à Phocée et à Chio, accompagnent leur gouvernement d'actions pirates, à l'instar des Hospitaliers à Rhodes dès 1310 ou les Gatelusi à Lesbos. Lorsque la dernière flotte byzantine est abandonnée sous Andronic III, Grégoras peut écrire que « l'empire perd ainsi définitivement tout espoir de tirer un profit quelconque de l'activité commerciale de Constantinople ».

La piraterie musulmane en Méditerranée au Moyen Âge

Christophe Picard
Professeur d'histoire
Paris-1-Panthéon-Sorbonne

La piraterie, une notion purement historiographique ?

« En 798, les îles Baléares furent pillées par les Maures et les Sarrasins »[{104}]. C'est par cette mention qu'est annoncé dans les annales carolingiennes d'Éginhard, le commencement d'une série d'attaques maritimes menées depuis les pays d'Islam, plus précisément depuis les côtes d'al-Andalus vers les littoraux chrétiens. Sans lien apparent avec Cordoue, les sources arabes gardant le silence sur ces actes, la majeure partie des historiens de la Méditerranée ont considéré qu'il s'agissait d'actes de piraterie perpétrés par des communautés de marins, dans un espace en pleine crise, depuis le VI^e^ siècle ou, si l'on suit le raisonnement de Henri Pirenne, depuis la conquête arabe (634-732)[{105}]. Si l'on comptabilise les mentions, provenant essentiellement des sources byzantines et latines,

d'actes de piraterie de la part de marins musulmans en Méditerranée et sur le littoral atlantique de la péninsule Ibérique, de l'Anatolie à la Galice, nous pouvons considérer que la piraterie musulmane occupe toute la période médiévale, et au-delà avec les Ottomans et les Barbaresques{106}.

Le problème est bien différent si l'on se place du point de vue des sources arabes : point de piraterie sarrasine – les Arabes d'Orient – ou maure – les Berbères du Maghreb central (Maurétanie césarienne) et occidental (Maurétanie tingitane). Les autorités musulmanes et leurs porte-parole, les lettrés de l'Islam, chroniqueurs, géographes, juristes et autres, n'emploient jamais de termes assimilables à des actes de piraterie, lorsqu'ils mentionnent les opérations navales lancées depuis les côtes musulmanes et qui visent les rivages chrétiens. Il n'est question que d'expéditions navales (*ghazwa*/razzia, *sayfa*), lancées dans le cadre du jihad, pour affaiblir ou détruire les forces chrétiennes et, le cas échéant, s'emparer de nouveaux territoires. Ces opérations, quand elles sont mentionnées, ce qui est rare, relèvent de l'autorité sultanienne, la mer, comme les marches terrestres, étant normalement sous contrôle du pouvoir califal et, par délégation, de celui des émirs ou des sultans. Ainsi, lorsque les auteurs arabes mentionnent l'activité navale de l'Islam, ils décrivent la marine du souverain comme l'une des armes utilisée pour attaquer son plus grand ennemi ou pour défendre la frontière maritime du domaine islamique (*dâr al-Islâm*).

Dans un des textes les plus connus sur la force navale de l'Islam occidental, Ibn Khaldûn (m. 1406) résume ainsi la confrontation des deux blocs sur les eaux de la Méditerranée : « Les flottes musulmanes s'acharnaient sur elles (nations chrétiennes) comme le lion sur sa proie, s'imposaient sur la majeure partie de la surface de cette mer par leur supériorité numérique et par leur armement, et la sillonnaient en tout sens, en temps de paix comme en temps de guerre. Les chrétiens ne pouvaient y faire courir le moindre esquif {107} ». Cette mention concerne les flottes de califats fatimide (909-1171) et omeyyade (929-1031) au moment où les musulmans ont acquis un avantage substantiel sur les Latins. Cependant, l'ensemble des textes musulmans, comme celui-ci, évoquant les activités navales de l'Islam, considèrent toujours celles-ci comme des actes de guerre, menées sous les ordres du pouvoir sultanien. La raison en est simple : les seules sources arabes que nous possédons sont celles produites dans les palais (chroniques, géographies descriptives...) et par les autorités juridiques (fatwas, traités juridiques, ouvrages biographiques).

Il y a donc contradiction des sources sur les activités maritimes musulmanes au Moyen Âge, du moins lorsque le pouvoir musulman disparaît des régions maritimes, comme cela paraît être le cas en Méditerranée au IX^e^ siècle. Pour ce moment en effet, la plupart des historiens de l'Islam ont considéré que les pouvoirs sultaniens, dont les capitales étaient toutes à l'intérieur des terres, n'avaient aucune emprise sur les activités navales, laissant les communautés de marins livrées à elles-mêmes. Dès lors, toute action offensive contre les Latins, menée par les marins des côtes musulmanes, ne pouvait être que des actes de piraterie. Le terme, commode, est lui-même utilisé dans le sens donné par les historiens modernistes, en pensant plus particulièrement aux Barbaresques. Dans les sources médiévales, il n'existe pas d'équivalent à ce terme, du moins avec ce sens.

Le terme tel qu'il est appliqué pour les périodes moderne et contemporaine, par exemple par Lucien Musset, désigne d'abord un acte brutal : destructions, pillages, esclavage, tueries, commis par des marins – les mêmes actes perpétrés sur les frontières terrestres ne sont pas désignés par le terme « pirate » mais plutôt par celui de razzia – contre des populations des pays ennemis, accessibles par la mer. Le pirate est aussi le marin qui échappe à toute autorité et commet ses actes sans tenir compte de la situation de guerre ou de paix. Le pirate « sans foi ni loi » est donc censé être distingué du marin de la marine souveraine ou du corsaire, officiellement appointé par lettre de course pour attaquer un ennemi de son pays. Les témoignages sur les attaques musulmanes contre les populations des rives chrétiennes, connus seulement par les textes des victimes, les moines essentiellement, ou de leurs autorités de tutelle, ne rentrent pas dans de telles considérations. Les textes juridiques, chrétiens et musulmans, désignent par des termes variés ceux qui s'en prennent à leur propre communauté, mais le terme de pirate n'apparaît jamais dans les textes arabes, pour désigner une descente de marins chrétiens ou vikings, sinon lorsqu'il s'agit des leurs ou bien pour désigner des marins chrétiens ayant transgressé les traités de paix.

Dans le cadre qui nous intéresse ici, plus que les actes eux-mêmes et leurs conséquences sur les populations des rives latines ou grecques, c'est l'origine des marins et surtout leur statut qui est en cause. En effet, les études sur les activités maritimes des gens de mer vivant sur les côtes de l'Islam, ont longtemps été limitées aux activités classées sous le terme

commode mais peu précis de piraterie, pour la bonne et simple raison que les seules sources qui ont été utilisées, à quelques textes près, sont celles des victimes. Ainsi, dès que l'on veut étudier un phénomène dont le cadre historiographique et les sources qui en font état, sont étrangers à la terre d'origine des acteurs concernés, la démarche est, dès lors, totalement faussée. Les bases de l'étude d'une piraterie musulmane sur les eaux de la Méditerranée médiévale sont donc très éloignées du cadre de l'organisation maritime, telle qu'elle apparaît dans les sources arabes. La distinction entre piraterie et course n'existe pas dans la mesure où toute opération de guerre – du jihad si l'on préfère – est placée sous l'autorité du souverain légitime ou de son représentant. Comme le montre Ibn Khaldûn, il ne peut y avoir de marine de guerre sur l'eau que celle qui est sous le commandement des amiraux du calife ou de l'émir. Aussi, étudier la « piraterie » musulmane au Moyen Âge (comme à l'époque moderne du reste) ressort en premier lieu d'une lecture attentive des sources arabes, avant de replonger dans les textes des Grecs et des Latins qui furent les victimes de ces « pirates ».

Les opérations navales

La piraterie méditerranéenne, un phénomène récurrent et universel

Dresser un bilan détaillé des opérations navales de l'Islam au Moyen Âge est une tâche impossible. En revanche, en partant des phases des offensives musulmanes en Méditerranée, quelques tendances fortes se dégagent. En premier lieu, toutes les périodes du Moyen Âge sont concernées. Ainsi, Dominique Valérian, dans son étude sur Bougie médiévale, a montré l'évolution de la politique navale de la cité. Fondée en 1067 par les Hammadides pour en faire leur nouvelle capitale, Bougie/Bejaia est devenue un port important, munie d'installations de constructions navales et qui abrite les escadres des pouvoirs sultaniens successifs. La cité maritime est considérée, à partir du XII^{e} siècle, comme l'un des trois principaux *emporia* du Maghreb, avec Tunis et Ceuta. Elle est investie par les marchands latins à la suite de traités commerciaux passés entre les trois grands ports italiens, Pise, Gênes et Venise d'une part, et les Almohades, maîtres de la cité depuis 1152 d'autre part, puis avec les Hafsides (1229-1574) qui sont leurs successeurs. Cette organisation laisse les routes maritimes aux réseaux marchands italiens, bientôt rejoints par les

Catalans{108}. La « bourgeoisie » de Bougie, pour sa part, joue le rôle lucratif d'intermédiaire entre les tribus du Constantinois, producteurs ou eux-mêmes intermédiaires avec les groupes de marchands de la zone saharienne, et les marchands italiens. Les routes maritimes des Bougiotes, hors du cadre militaire, les mettent en relation avec les autres ports du Maghreb et d'al-Andalus. En revanche, ils abandonnent la majeure partie du trafic avec la Méditerranée orientale au profit, une fois encore, des réseaux marchands italiens{109}. Aux XII^e^ et XIII^e^ siècles les mentions d'actes de piraterie sont rares, et relèvent de faits divers. En revanche, la crise du XIV^e^ siècle engendre un dérèglement des circuits économiques et la baisse considérable des revenus du port et de ses familles d'affaires. Conséquence de cette chute, la piraterie, ou plutôt la course bougiote, assurant une alternative des revenus, se développe pour devenir une véritable « industrie », entre le milieu du siècle et les années 1430{110}. Le cas de Bougie est emblématique. Du point de vue économique, l'activité de piraterie ou de « course » découle d'une conjoncture, la grande crise du XIV^e^ siècle, qui dérègle le système économique et qui engendre une activité palliative. Toutefois, celle-ci n'est évoquée, sous cette forme, que par les sources latines, tandis que du point de vue des Bougiotes, c'est la guerre menée par les équipages de marins de Bougie qui est pratiquée, avec l'aval des autorités – on peut donc parler de « course » –, dans le cadre du jihad séculaire. Ce profil est celui de l'histoire maritime de la Méditerranée, durant tout le Moyen Âge, aussi bien du côté musulman que de celui des rives latines.

Devenues des puissances navales au XI^e^ siècle, les cités portuaires italiennes utilisent à leur tour la « piraterie » ou la « course », selon le point de vue, pour reprendre le terrain maritime perdu face aux marins musulmans et dont l'enjeu principal est le contrôle des îles. Dans un second temps, profitant des temps de faiblesse des différents pouvoirs musulmans, les marins pisans, génois et vénitiens, se lancèrent à l'attaque des positions navales des musulmans. Ainsi, le récit de l'attaque menée par la flotte de Pise contre Mahdiya en 1087, relatée dans un poème anonyme, le *Carmen Pisanorum*, rend bien compte de l'ambiguïté des justifications, entre guerre sainte, pillage et butin. Les trois notions sont associées :

> « Ils (Pisans, Génois et Amalfitains) allèrent sous la conduite de Jésus-Christ qu'assassinait l'Afrique, c'est Lui qui fit lever les vents tous sauf l'Iapyx [...] Ils bondissent comme des lions dès qu'ils sentent la terre ; plus rapidement que les aigles, ils fondent sur l'ennemi [...] Et d'en haut les fils d'Agar invoquent Mahomet parce qu'il a bouleversé la terre de sa perfidie ; ennemi de la Trinité et de la sainte foi, il nie que Jésus de Nazareth soit le verbe de Dieu... Et bientôt les

ennemis épuisés cessaient le combat ; le roi lui-même pitoyable commença à demander la paix ; il donne un trésor infini d'or et d'argent ; il enrichit le peuple pisan et celui des Génois{111}. »

Les raisons données de l'attaque, entre pillage et guerre sainte, sont les mêmes lorsque les Génois s'emparent et saccagent, en 1147, le plus grand port de l'Occident musulman, Almeria, qu'ils livrent ensuite aux Castillans. L'attaque vise délibérément l'élimination d'un concurrent maritime et commercial : d'un point de vue musulman, l'acte de piraterie, même si les lettres de la chancellerie almohade ne le nomment pas ainsi, est avéré{112}. Cependant, les offensives en Corse et en Sardaigne, contre Majorque, tout comme la destruction d'Almeria, après celle de Tortosa, dans l'embouchure de l'Èbre, à quelques mois d'écart, sont assimilées à la guerre sainte contre l'ennemi héréditaire tout en apparaissant comme un pillage et une entreprise de destruction systématique{113}. Dans les deux camps, l'association entre une guerre « sainte » et le pillage et le butin, voire le massacre en cas de refus de capituler, était naturel. Si l'on se place du point de vue musulman, la limite entre jihad et piraterie est tout aussi ambiguë. Ainsi, à l'époque des Royaumes de taifas, en al-Andalus au XI^e^ siècle, l'émir de Denia et des Baléares, qui prend le titre explicite d'al-Mujâhid, fait de la conquête de la Sardaigne, lancée en 1015, le fondement de sa légitimité permettant de se présenter comme le continuateur de la tradition de guerre maritime qui avait fait la réputation d'al-Andalus depuis le X^e^ siècle. Du point de vue des Sardes, l'opération se présentait comme l'un des énièmes actes de piraterie sarrasine{114}. Il n'est donc pas possible de plaquer les notions liées à la piraterie des époques moderne et contemporaine, sur le contexte du Moyen Âge méditerranéen.

Les phases successives des attaques navales musulmanes

La prise en considération de l'ensemble des sources disponibles, particulièrement celles chrétiennes, permet de reconstituer les phases principales des offensives maritimes musulmanes en Méditerranée, tantôt considérées par l'historiographie contemporaine comme une guerre navale entre empires – Byzance-Islam –, tantôt comme des attaques assimilables à la « piraterie »{115}.

La première période est celle des conquêtes arabes (634-732). C'est effectivement sous cette forme que les sources arabes et byzantines l'ont répercutée : la constitution d'une flotte arabe, grâce aux installations et à

l'administration égyptiennes, mises au service de l'Islam à partir de 723, avec la nomination d'amiraux du califat de Medine (632-661) puis sous le contrôle des Omeyyades de Syrie (661-749)[116]. Durant cette deuxième période, les offensives visent essentiellement le contrôle des routes maritimes, depuis la Syrie jusqu'à Constantinople, avec comme relais, Chypre, Rhodes, et d'autres étapes insulaires pour les flottes qui doivent assiéger Constantinople, durant les années 670 et en 716-717.

Dans le même temps, commencent, vers 663-664, les raids contre les grandes îles de la Méditerranée, celles qui assurent le contrôle des routes maritimes d'est en ouest et du sud au nord, dans les deux grands bassins : la Crète et la Sicile sont les premières visées depuis l'Égypte. Après la conquête de l'Ifrîqiya et la fondation de Tunis, munie d'un port et d'un arsenal (702), des raids répétés sont lancés contre la Sicile byzantine, la Sardaigne, les Baléares. L'archipel est considéré comme une possession musulmane, au moins partiellement, dès la première décennie du VIII^e siècle. La Corse, moins importante pour le contrôle du bassin occidental, fut également l'objet de pillages. Ces attaques, par phases, durent jusqu'à l'effondrement de la dynastie omeyyade en 749, la dernière expédition navale mentionnée datant de 752. Durant ce temps, la volonté de conquérir ces territoires insulaires, comme les terres continentales, ne fait aucun doute. Voici les propos prêtés à Mûsâ b. Nusayr, gouverneur de l'Ifrîqiya (709-714), le conquérant du Maghreb occidental et du royaume wisigoth de Tolède, au calife Sulaymân qui le faisait comparaître pour détournement de butin, en Syrie :

> « Lorsque Mûsâ fut arrivé devant Sulaymân, en 714-715, ce dernier lui posa des questions concernant ses fils et sur la confiance que Mûsâ avait montrée en laissant `Abd `Abd al-Azîz gouverner al-Andalus et `Abd Allâh, l'Ifrîqiya et le Maghreb. Mûsa répondit : « As-tu dans tes domaines quelqu'un qui puisse se vanter d'avoir des fils aussi parfaits que les miens ? Mon fils `Abd al-Azîz a emprisonné Rodrigo, roi d'al-Andalus ; mon fils `Abd Allâh a emprisonné les rois de Majorque, Minorque, Sicile et Sardaigne, et mon fils Marwân a emprisonné le roi de Sûs ; partout où ils allèrent ils firent d'innombrables captifs[117]. »

Sous le gouvernement du califat abbasside (749-945[118]), temps durant lequel les califes contrôlent les côtes orientales de la Méditerranée – Syrie, Égypte – les sources arabes ne mentionnent plus aucune expédition navale, comme si les autorités de Bagdad avaient décidé de ne plus s'intéresser à la mer Méditerranée, dans la mesure où la conquête était stoppée. Commence, en Méditerranée occidentale, à partir de l'extrême fin du VIII^e siècle, la

période de la « piraterie maure et sarrasine », après un demi-siècle d'arrêt de toute expédition navale musulmane en Méditerranée. Les lieux de départ des attaques sont les côtes du Maghreb – principalement l'Ifrîqiya d'une part, le Rif marocain et la zone du Détroit d'autre part – et les côtes orientales d'al-Andalus, à partir de 798. Toutes ces expéditions ne sont mentionnées que par les sources latines, les victimes en quelque sorte : les annales impériales carolingiennes, relayées par celles du Saint-Empire Germanique, plusieurs documents émanant de la papauté, les chroniques, lettres et autres documents des monastères méditerranéens sont nos sources principales d'information. Plusieurs dizaines de raids sont mentionnés, qui touchent les côtes latines, de la Catalogne jusqu'à la Sicile. Certaines années sont particulièrement terribles : durant la seule année 813, par exemple, sont signalés des raids en Corse, en Sardaigne, contre Nice, Civitavecchia, dans la baie de Naples, contre Ponza, Lampedusa, et la région de Reggio. C'est à cette occasion que le comte d'Ampurias prend huit navires musulmans près de Majorque. Les derniers épisodes de ces vagues d'attaques maritimes datent du milieu du X^{e} siècle, lorsque les deux califats, omeyyade de Cordoue (929-1031) et fatimide (909-1171), changent de politique en favorisant la venue des marchands italiens dans leurs ports. On notera l'ampleur des attaques et parfois, leur simultanéité, qui peuvent faire douter d'actions isolées de marins désœuvrés !

Les attaques navales musulmanes sont signalées dans le même temps en mer Égée selon une cadence similaire. La seule qui retient longtemps l'attention, est la conquête de la Crète par des marins andalous qui s'élancent d'Alexandrie en 824 ou en 827{119}. Toutefois, les annales byzantines et surtout celles de monastères permettent de dresser une carte tout aussi impressionnante des attaques, jusqu'aux années 930, aussi bien contre les îles que contre les côtes sud de l'Anatolie et celles du Péloponnèse. La conquête byzantine de la Crète en 961 et de Chypre en 965 met un terme définitif aux raids des pays musulmans qui avaient commencé avec la conquête. Le profil des récits des attaques navales, qui ressort des annales impériales et surtout des sources monastiques, est très proche de celui que l'on trouve dans les sources latines : pillages d'infidèles qui attaquent à l'improviste. Le raid qui laisse le pire souvenir est celui de 904, aboutissant au sac de Thessalonique, la deuxième ville de l'empire byzantin à cette époque.

La troisième période est celle de la période califale, au Xe siècle, avec un décalage entre la vision des sources latines et grecques et celle rendue par les chroniqueurs des Omeyyades et des Fatimides. Si l'on prend l'exemple de l'établissement arabe de Fraxinet des Maures, proche de Saint-Tropez, édifié par des musulmans arrivés d'al-Andalus à la fin du IXe siècle, et qui va se maintenir jusqu'en 972, l'histoire de la colonie musulmane nous est essentiellement connue par les textes latins, en particulier celui de Liutprand de Cremone. Il est question de pirates (le mot n'est pas utilisé) qui, sur terre comme sur mer, ravagent une Provence en proie à l' « anarchie » issue de la lutte pour la couronne d'Italie entre le comte de Provence, Hughes d'Arles, et Béranger. Outre quelques mentions lapidaires de géographes arabes, seule la chronique officielle du califat omeyyade fait mention d'une ambassade envoyée par le comte de Provence et relayée par un représentant du comte de Barcelone en 941 pour obtenir une trêve : Fraxinet y est présenté comme une dépendance du califat de Cordoue, avec un gouverneur aux ordres de `Abd al-Rahmân III qui fait cesser les actes de pillage sur terre comme sur mer, selon la version omeyyade{120}. Dès le califat proclamé, les chroniques dédiées aux nouveaux souverains, rédigées à Cordoue, Kairouan ou au Caire et dont des passages ont été repris dans des ouvrages postérieurs, comptabilisent soigneusement les expéditions navales lancées sur l'ordre du califat, depuis al-Andalus et l'Ifrîqiya, contre les côtes latines. Dès lors, il n'est plus question de piraterie.

La dernière phase, la plus longue, qui traversa le XIe siècle, jusqu'au terme du Moyen Âge, est celle de la domination latine, plus précisément celles de Gênes, Pise et Venise rejointes par Barcelone au XIIIe siècle. Dans les ouvrages arabes, comme la description du Rîf du mystique soufi al-Bâdisî, écrite au XIVe siècle{121}, ce sont désormais les marines latines qui apparaissent comme les principaux auteurs d'actes de piraterie, signe de leur supériorité maritime. On a déjà vu les conditions dans lesquelles ces activités ont été rapportées par les sources latines. Les récits musulmans sont assez similaires. De même, nous savons qu'une piraterie musulmane endémique, de l'Anatolie à l'Atlantique, persiste avec des phases différentes selon les lieux et la situation économique des populations concernées. C'est cette activité que Peregrine Horden et Nicholas Purcell perçoivent dans les textes antiques et médiévaux comme la conséquence des évolutions physiques de la Méditerranée, et environnementales, qui influencent selon eux, plus que les options politiques, les mouvements sociaux, économiques

et politiques des sociétés antique et médiévale de la Méditerranée. Ces mouvements qui couvrent le temps long de l'histoire du milieu méditerranéen ont agi sur les activités humaines et, en particulier, sur la « connectivité » avec la piraterie, conséquence de crises écologiques ou économiques, liées à des changements localisés. La piraterie serait une des manifestations endémiques des plus communes, comme l'esclavage, issues de ces phénomènes{122}.

Dresser un tableau, même très rapide, de l'activité de la piraterie musulmane au Moyen Âge fait apparaître, outre la pauvreté de la documentation, la grande difficulté à définir une « piraterie » qui serait spécifiquement islamique. En réalité, seules les conséquences de piraterie sur les victimes sont avérées : les moines de Saint-Césaire à Arles, de Saint-Victor à Marseille, ou du Mont-Cassin au sud de l'Italie ne décrivent que les actes de piraterie, mais ne définissent pas les musulmans comme des pirates. Ils sont les ennemis de Dieu qui représentent l'image de l'apocalypse entraînant l'essor d'une littérature et bientôt d'une représentation de l'enfer et de la fin des temps, qu'elle soit annoncée par les Vikings ou les musulmans{123}. Le problème est bien là : la plupart sinon la totalité des rapports sur la piraterie n'ont été étudiés qu'à partir des sources chrétiennes, et particulièrement latines. Au prétexte que les chroniques arabes n'évoqueraient pas les expéditions – les razzias – navales de leurs compatriotes, celles-ci n'auraient été que des actes spontanés, liés à l'état de crise de l'économie méditerranéenne du haut Moyen Âge, touchant les côtes latines, laissées sans défense{124}, et celles musulmanes, sans ressources ni activité économique. La piraterie musulmane est définie par les actes de marins qui fondent à l'improviste sur les victimes innocentes, c'est-à-dire sans défense. Du côté des musulmans, elle est définie par défaut, c'est-à-dire par le silence des sources arabes se rapportant en particulier au IX^{e} siècle, le siècle de la crise méditerranéenne par excellence. Le seul argument avancé est celui de la vacance du pouvoir d'une autorité musulmane sur les côtes et sur la mer, sauf en Ifrîqiya. Sans autorité de tutelle, les marins frappés par la crise auraient donc pallié le manque de revenus par la razzia contre les chrétiens. C'est oublier que les mêmes chroniques arabes ne comptabilisent pas davantage les razzias des frontières terrestres, hormis celles orchestrées et conduites par le souverain ou par son représentant ; mais comme les chroniques arabes font valoir l'emprise permanente du pouvoir sultanien sur des frontières terrestres, où le calife ou

bien l'émir se montre en souverain du jihad, dès lors il ne peut être question que de guerre pour le triomphe de l'Islam sous l'autorité du souverain. Le souverain ne va jamais en mer ; pour autant les sources arabes n'indiquent pas que les attaques contre les côtes chrétiennes ont été le fait de pirates.

C'est l'étude des sources arabes, malgré leur caractère lacunaire et les silences de la mer, qu'il faut d'abord mener pour tenter de ménager l'espoir de définir une piraterie sarrasine.

L'activité navale à la lumière des textes arabes : piraterie ou service commandé ?

Y a-t-il lieu d'opposer, comme cela est généralement fait par les historiens, la première phase couvrant le siècle de la conquête arabe et un deuxième temps, caractérisé par des actes de piraterie ponctuels, du fait de l'absence de l'autorité islamique sur les côtes ? De même, qu'est-ce qui différencie le IX^e^ siècle, pendant lequel les attaques maritimes musulmanes sont assimilées généralement à des actes isolés d'équipages venus des côtes du Maghreb et d'al-Andalus, du X^e^ siècle qui voit se déployer les marines califales sur les eaux de « la mer du milieu » pour aller attaquer l'infidèle ?

L'une des raisons pour lesquelles on oppose la période des conquêtes à celle de la piraterie sarrasine est celle de la rupture d'un demi-siècle, de 752 à 798, pendant laquelle la marine arabe omeyyade semble avoir disparu : aucune expédition n'est citée, ou presque. Les rares mentions de la mobilisation de flottes, qui ont été retenues par les chroniqueurs de Bagdad, sont celles qui coïncident avec les expéditions menées par le calife, en particulier Hârûn al-Rashîd (786-809), en Anatolie contre les armées du basileus. En revanche, les nombreuses expéditions contre les rivages byzantins, comptabilisées par les plumes grecques, ne sont jamais évoquées par les sources abbassides, sinon accidentellement. Même le pillage de Thessalonique en 904, par les escadres de Tarse, Tripoli du Liban et probablement Héraklion, en Crète, ne figure pas dans les annales musulmanes, alors que ces attaques sont menées par les amiraux abbassides, sous pavillon du califat de Bagdad. Pour leur part, les descriptions grecques de tels événements, surtout celles de la chancellerie impériale, ont toujours considéré ces flottes ennemies comme celles du calife : comment quelques navires de « pirates », auraient-ils pu s'emparer

de la deuxième ville de l'Empire ? Le constat est le même en Occident : lorsqu'Éginhard évoque les attaques des Maures et des Sarrasins, en 798, il ne désigne pas des marins berbères ou d'origine arabe, mais bien les marins des souverains berbères – les émirs rustamides de Tahert en l'occurrence et probablement les émirs idrissides de Fez – et des Omeyyades de Cordoue dont il connaît parfaitement l'origine{125}. Les bulletins officiels des chancelleries ne s'intéressent pas aux marins et moins encore à des pirates, mais bien aux adversaires, les ennemis de la Chrétienté ou de l'Islam.

L'argument selon lequel les souverains du IXe siècle n'auraient pas gouverné les régions côtières, au prétexte que les capitales étaient toutes situées à l'intérieur des terres, ne résiste pas à l'examen des textes, aussi peu nombreux soient-ils. C'est, par exemple, ce que montrent les propos du géographe d'Almeria al-`Udhrî, qui déclare : « En 778-779 l'Imâm `Abd al-Rahmân b. Mu`âwiya (756-785) ordonna la destruction des embarcations de la province de Tudmîr (région de Murcie) et de détruire tout le matériel de navigation{126} ».

Cette région a donc conservé des moyens navals pouvant nuire à l'autorité de Cordoue. Plus largement, l'émergence de la « piraterie » à la fin du VIIIe siècle, depuis les bases maghrébines et ibériques, indique que les traditions maritimes se sont maintenues ou développées depuis la conquête arabe, d'autant plus que les communautés furent renforcées par l'arrivée de marins berbères. La situation des communautés de marins ne nous est connue que par quelques mentions, en particulier celles des géographes arabes comme al-Bakrî{127}. Ainsi, la distinction que l'historiographie a imposée, entre la période des conquêtes, qui aurait été marquée par un investissement très important de la mer sous contrôle du califat, et le IXe siècle, temps supposé de la piraterie musulmane, sans contrôle des pouvoirs musulmans, tient à la manière dont les chroniqueurs arabes ont rapporté les événements des différents États musulmans, riverains de la Méditerranée.

La prise de pouvoir des Abbassides en 750 marque une véritable rupture. En effet, de 752 jusqu'aux années 780 en Orient, 798 en Occident, aucune expédition navale musulmane n'est mentionnée ni par les musulmans ni par les chrétiens, signe des désordres engendrés par le changement de régime{128}. Ainsi, la révolte berbère qui éclate en dans les années 740 se poursuit sous des formes différentes durant la deuxième moitié du IXe siècle, rendant impossible la mobilisation des équipages contre les territoires

chrétiens. Ce sont les Byzantins de Sicile qui prennent le plus souvent l'offensive. Cette vacance du pouvoir coïncide justement avec l'absence d'offensives. La mention de nouvelles attaques maritimes, présentées comme le fait de pirates des rives musulmanes dans les sources latines, intervient en même temps que le retour en force de l'autorité musulmane sur les côtes méditerranéennes : les Abbassides sur les côtes de Syrie et d'Anatolie, les émirs aghlabides en Ifrîqiya, les émirs omeyyades en al-Andalus. Toutefois, l'attitude des autorités musulmanes pouvait varier : ainsi, une lettre du pape Léon III, envoyée en 813 à Charlemagne, annonce une trêve entre les Idrissides de Fez et les Byzantins de Sicile. L'effort des autorités musulmanes pour mettre fin à la piraterie, qui s'était développée lors de la minorité d'Idrîs II, est présenté par les représentants de l'émir comme le résultat du rétablissement de l'autorité émirale sur les côtes occidentales du Maghreb{129}. Ainsi, les quelques textes à notre disposition, indiquent non pas l'absence de la piraterie, mais la volonté des États musulmans de contrôler la navigation pour des usages variables.

En Méditerrané orientale, les chroniques composées à la fin du IXe siècle à Bagdad – les plus anciennes à notre disposition – restent très discrètes sur l'organisation de la défense côtière et de la marine abbasside, mais sont suffisamment explicites sur la volonté des califes de Bagdad de maintenir la présence du gouvernement sur les côtes et sur la mer, assurant la continuité de la politique califale depuis les débuts de la conquête arabe{130}. Ainsi, le chroniqueur abbasside al-Balâdhurî (m. 892) revient sur les ordonnances des premiers califes abbassides, concernant la côte syrienne, en citant ses sources : « Al-Wâqidî (m. 823) déclare que les bateaux restèrent à `Akkâ (Acre) jusqu'à l'accession au pouvoir des Banû Marwân (685) qui les transférèrent à Tyr, où ils sont jusqu'à ce jour. L'émir des croyants al-Mutawakkil `Alâ Allâh ordonna en 861-2 de disposer les bateaux à Acre et sur toute la côte et de les garnir de guerriers{131} ».

Le traité administratif de Qudâma b. Ja`far, cadi du souverain de Bagdad au début du Xe siècle, montre que le califat abbasside commande toujours les opérations navales, en Syrie et en Égypte, depuis sa capitale :

> « Il (le calife) a ordonné qu'il (le gouverneur) passe en revue continuellement ses troupes pour les connaître et être au courant de leur état réel et de l'entretien des leurs navires. Il lui a ordonné de superviser les postes d'observation et les tours de vigie, en contrôlant les vigies ; qu'il se montre généreux avec elles et avec les soldats en les payant régulièrement. Il lui ordonne d'inspecter les navires, (de s'assurer de) leur solidité et que l'armement soit en bon état [...] Lorsque le gouvernement a décrété une expédition, les gouverneurs d'Égypte et de Syrie

reçoivent ordre de faire les préparatifs nécessaires. Le lieu de réunion de la flotte est Chypre. Le gouverneur des frontières syriennes en a le commandement en chef{132}. »

Plus explicite encore, le texte de l'encyclopédiste al-Mas`ûdî sur ses expériences maritimes, rédigé au milieu du Xe siècle, indique très clairement que les amiraux de la côte syrienne et leurs marins sont enrôlés par le gouvernement abbasside et mènent la guerre contre les Byzantins, en son nom :

« J'ai remarqué que les navigateurs de Sîrâf et de l'Oman [...] fournissent sur l'océan Indien des renseignements qui diffèrent pour la plupart de ceux que donnent les philosophes et les autres [savants] [...] J'ai fait la même observation dans la Méditerranée, auprès des marins ou capitaines de vaisseaux de guerre et de commerce, auprès des commandants et des officiers, enfin auprès de ceux qui sont préposés dans ces parages à l'organisation de la marine militaire, comme Lâwun (Léon de Tripoli) qui était gouverneur, après l'an 912, de Tripoli de Syrie, sur la côte de Damas{133} [...]. Au surplus, cette vérité m'a été confirmée par `Abd Allâh b. Wazîr, gouverneur de la ville de Jabala, sur la côte de Homs, en Syrie ; cet homme est aujourd'hui, en 943, le meilleur connaisseur de la Méditerranée – en même temps que le plus âgé – et il n'y a pas de capitaine de bâtiment de guerre ou de commerce, naviguant sur cette mer, qui ne se soumette à son avis et ne rende hommage à la supériorité de son intelligence et de son habileté, ainsi qu'à sa dévotion et [à ses états de service dans] le jihad{134}. »

Léon de Tripoli, un renégat embauché par le califat de Bagdad, présenté généralement comme le plus redoutable pirate musulman de la mer Égée au début du Xe siècle, est en réalité l'un des amiraux de la redoutable escadre de Tripoli du Liban, présenté par les Grecs comme un des ports militaires les plus importants de la marine du calife de Bagdad, comparable à celui de Tarse de Cilicie, également sous les ordres d'un amiral renégat. Tous deux participent au sac de Thessalonique en 904.

En revanche, la redéfinition de l'espace de guerre par les autorités juridiques de Bagdad, rendue nécessaire par l'arrêt de la conquête et la nouvelle organisation de la guerre contre Byzance et l'empire carolingien placent la mer Méditerranée, zone du jihâd, hors de l'espace du *dâr al-Islam*. Aussi, la seule partie décrite par les sources arabes est la côte de l'Islam et les expéditions navales, comme celles terrestres, n'ont aucune place dans des chroniques dévouées à la légitimité du calife, en particulier celle liée au jihad. C'est exactement de cette manière que les chroniques du Maghreb et d'al-Andalus, directement inspirées de celles de Bagdad, ont rapporté l'organisation des frontières maritimes de l'Ifrîqiya des Aghlabides (800-902), clients des Abbassides, et de celles d'al-Andalus sous gouvernement des émirs omeyyades de Cordoue (756-929). La seule zone

chrétienne, au-delà de la frontière, qui fait l'objet de rapports dans les chroniques, est celle du Taurus et de l'Anatolie, là où, jusqu'en 838, les califes ou ceux qui les représentent (souvent le prince héritier) prennent la tête des campagnes contre le basileus de Constantinople{135}. Les califes ne montant jamais sur un navire, les razzias maritimes, comme les razzias terrestres qui ne sont pas commandées ou conduites par les représentants du souverain ou le souverain lui-même, n'ont pas à être comptabilisées.

Par ailleurs, cette situation n'exclut en rien la nécessité de disposer d'une flotte, capable d'arrêter les attaques maritimes et, le cas échéant, de nuire à l'adversaire sur son territoire. Ainsi, les chroniqueurs du califat omeyyade jugent bon de signaler les efforts de l'émir `Abd al-Rahmân II (822-852) pour lutter efficacement contre les Vikings, en faisant construire un arsenal à Séville, juste après le sac perpétré par les marins danois en 844. De même, les razzias lancées par les marins des côtes s'étendant de Tortosa, sur l'Èbre, à la région d'Almeria, en particulier entre 802 et 815, sont généralement présentées comme un besoin « spontané » d'aller piller et chercher fortune sur les rivages latins, et sont bien commanditées par l'émir Hishâm (798-822). Celui-ci était en guerre contre Charlemagne et combat les armées franques en Catalogne, après la perte de Barcelone en 801. Dans le même temps, son oncle `Abd Allâh al-Balansî (Le Valencien), de retour du Maghreb central avec des marins berbères, après s'être révolté contre l'émir avec son frère Sulaymân, se rend auprès de Charlemagne pour susciter l'aide des Francs, puis, battu, il fait la paix avec l'émir, obtenant le gouvernement de Valence vers 804{136}. Les honneurs et les commandements confiés à ses fils `Ubayd Allâh, vainqueur des Francs en 815 sur la Marche supérieure, et `Abd Allâh b. `Abd Allâh à Tortosa, tous deux mariés à des proches parentes de l'émir, indiquent que la province de Valence est devenue une sorte de principauté confiée à la famille de `Abd Allâh, position confirmée par Ibn Hayyân lorsqu'il évoque sa mort, en 823{137}. Cela signifie que, lorsque les attaques navales les plus importantes sont lancées depuis les côtes orientales, entre Tortosa et Valence, entre 806 et 815, la région est gouvernée par `Abd Allâh et ses fils, combattant au nom de l'émir. Ce dernier profite de la disponibilité des marins de la côte orientale d'al-Andalus et des rives du Maghreb, cités par Éginhard, pour les envoyer attaquer les côtes sans défense d'un empire sans flotte, ou peu s'en faut. La trêve signée en 815 avec les Carolingiens, Hishâm ordonne la fin des razzias, terrestres et maritimes, et oblige les marins qui ne voulaient pas

en rester là à quitter le rivage andalou. Parmi ces réfractaires, figurent ceux qui vont s'emparer de la Crète, embauchés par le gouverneur abbasside d'Alexandrie pour se débarrasser à son tour de ces redoutables marins.

Il faut également noter que les deux régions musulmanes, qui sont les principales bases de départ des expéditions contre les Latins, s'avèrent être celles des deux émirats les plus puissants : l'émirat aghlabide de Kairouan, surtout à partir de 827 avec les débuts de la conquête sicilienne, et celui des Omeyyades à Cordoue, sous le règne d'al-Hakam contre les Carolingiens, ainsi que sous le règne de son fils, `Abd al-Rahmân II (822-852), lorsque les Vikings attaquent les côtes d'al-Andalus, à partir de 844{138}. L'émir andalou utilise la flotte pour tenter de prendre ou reprendre possession des Baléares en 848, alors aux mains de dissidents musulmans.Il initie également une série d'expéditions contre les côtes provençales, au moment où il relance la guerre contre les Latins. Cette politique est poursuivie sous le règne de son successeur, Muhammad (852-886). En 875, la révolte aristocratique paralyse quelque peu l'action du gouvernement omeyyade, jusqu'au règne de `Abd al-Rahmân III (912-961). Toutefois, certaines des communautés de marins musulmans restent actives, agissant cette fois-ci pour leur compte. Ainsi, sur le site de la future Almeria, fondée en 854 par le calife `Abd al-Rahmân III, les marins de Pechina se spécialisent dans les razzias contre les côtes latines, razzias réalisées dans le cadre d'une entente avec Cordoue à qui ils fournissent des esclaves. Du reste, les ports orientaux participent à l'expédition commanditée par l'émir `Abd Allâh (888-912) contre les Baléares en 903 qui soumet définitivement l'archipel à l'autorité des Omeyyades : ces marins profitent peut-être de la vacance du pouvoir omeyyade, mais leurs activités hostiles à l'égard des chrétiens ou de dissidents musulmans relèvent toujours du jihad, au nom de l'Islam. En ce qui concerne l'Ifrîqiya, Mohamed Talbi a montré la relation étroite entre les actes de « piraterie » des équipages ifrîqiyens en Italie du Sud et en Sicile, tout au long de la période, les crises du palais venant à plusieurs reprises interrompre ces raids qui partaient des ports d'Ifrîqiya – Tunis, Sousse, puis de plus en plus de Palerme en Sicile à partir de 831 – tous sous contrôle des émirs. La conquête de la Sicile, à partir de 827, fut entre autres l'occasion de mobiliser les équipages et de mettre en ordre l'organisation de la flotte.

Les sources musulmanes dédiées à la démonstration de la légitimité des califes n'évoquent pas la piraterie quand ils énumèrent les expéditions navales lancées contre les Latins. Ils invoquent le jihad, toujours sous le

contrôle effectif ou formel du pouvoir sultanien. C'est la raison pour laquelle les actes de « piraterie », signalés par les sources chrétiennes, ont pour lieux d'origine les régions contrôlées par les pouvoirs musulmans les plus forts. La proclamation de deux califats méditerranéens, au Xe siècle, marque un changement majeur sur le regard porté par l'historiographie médiévale, sous l'influence des chronographes omeyyades et fatimides, qui réécrivent l'histoire des régions qu'ils gouvernaient « sous la dictée du calife »{139}, en remontant à la période de la conquête arabe. Les chroniqueurs attitrés avaient, entre autres, la volonté de marquer une rupture historiographique entre le temps émiral et celui du califat. La proclamation du califat, omeyyade ou fatimide, devait en effet apparaître comme le temps d'une renaissance de l'Islam, guidée par le califat légitime.

La principale source arabe sur le califat omeyyade de Cordoue, le *Muqtabis* d'Ibn Hayyân, qui cite les sources officielles rédigées à l'époque du califat, livre de longs passages sur la réorganisation de la flotte depuis 914 et, surtout, à partir de 931 lorsque `Abd al-Rahmân III (912-961) investit le rivage africain en s'emparant de Ceuta. Dès lors, la Méditerranée, disputée aux rivaux fatimides, passe du statut de zone de marche et de guerre à un espace de la souveraineté du califat. Dans ces conditions, les expéditions navales commanditées par le calife doivent être mentionnées :

> « Au début de *muharram* 322 (janvier 933) de cette année, al-Nâsir destitua `Abd al-Malik b. Sa`îd, connu sous le nom d'Ibn Abî Hamâma de Pechina, et nomma à sa place Ahmad b. `Îsâ b. Ahmad b. Abî `Abda, à la place de son gouvernement de la province d'Elvira dont il fut dégagé ; il lui confia la réparation de la flotte qui était établie dans l'arsenal d'Almeria ; il la répara, l'augmenta et l'équipa avec tout ce qui était nécessaire, toute chose dont il s'occupa prestement à Almeria, à la perfection. Quand ce fut terminé, al-Nâsir lui envoya des mercenaires depuis Cordoue, (sous le commandement) des généraux Sa`îd b. Yûnus et `Amr b. Maslama al-Bâjî, pour qu'ils conduisent l'expédition qu'il avait ordonnée. Ibn Yûnus [...] se dirigea vers le pays franc [...] À son général Sa`îd b. Yûnus il donna l'ordre de renforcer (la défense) à Ceuta{140}. »

En revanche, la même histoire d'al-Andalus, rédigée par le chroniqueur attitré des califes de Cordoue, Ahmad al-Râzî, et récupérée par Ibn Hayyân, un siècle plus tard, fait disparaître la mention des expéditions navales antérieures à l'époque califale, exceptées celles qui avaient permis de repousser les Vikings. Il fallait en effet que la prise de contrôle par le calife de Pechina, le plus grand arsenal d'al-Andalus, et les expéditions lancées dans le cadre du jihad contre les Latins apparaissent comme une nouvelle naissance de l'expansion musulmane. Ce silence (qui rappelle celui qu'avaient gardé les chroniques abbassides, certes pour d'autres raisons) a

véritablement créé la « piraterie » maure et sarrasine dans l'historiographie contemporaine. En effet, la manière dont les autorités musulmanes ont considéré le statut des marins, n'a rien à voir avec les cadres de l'historiographie moderne, ni avec la manière dont les Latins considèrent eux-mêmes les attaques maritimes musulmanes.

Les relations entre le pouvoir musulman et les marins des côtes musulmanes de la Méditerranée

Si la piraterie musulmane n'est pas celle que l'historiographie a longtemps définie, en se fiant seulement aux sources latines, y a-t-il eu un statut du « pirate », dans le sens que leur donnent les historiens modernistes et contemporanéistes ? Si la réponse est positive, quel fut ce statut ? La rareté des informations et leur caractère très différent du cadre occidental et moderne rend l'exercice difficile. En effet, les sources des autorités juridiques et celles émanant du pouvoir sultanien abordent très peu ce sujet.

L'avis des juristes

La piraterie, traitée par les juristes comme un phénomène récurrent, est considérée comme une activité inévitable et a été très tôt prise en compte par la jurisprudence maritime de l'Islam. Sahnûn (m. 854), l'introducteur du malikisme en Ifrîqiya, nous a laissé une fatwa qui illustre justement le caractère précoce des activités marchandes au moins dès la première moitié du IX^{e} siècle et, dans le même temps, l'activité de la piraterie, loin de celle qui apparaît dans l'historiographie. Quant aux navires des chrétiens capturés en mer, soit à proximité des ports soit au loin, il y a lieu de distinguer deux cas : s'il s'agit de navires marchands dont on sait qu'ils commercent avec les musulmans, leur prise est illicite, à moins qu'elle n'ait lieu dans les eaux de leur propre pays, sur leur chemin vers d'autres rivages que ceux de l'Islam. S'il s'agit de navires qui ne sont pas, de notoriété publique, spécialisés dans le commerce avec les musulmans, leur prise est licite{141}.

L'existence de ce qui se rapproche le plus de la piraterie, au sens moderne du terme, apparaît dans la jurisprudence islamique et concerne les musulmans, ici les marins d'Ifrîqiya qui ne respectent pas les règles qui découlent d'accords passés avec les Byzantins de Sicile en vue de faire

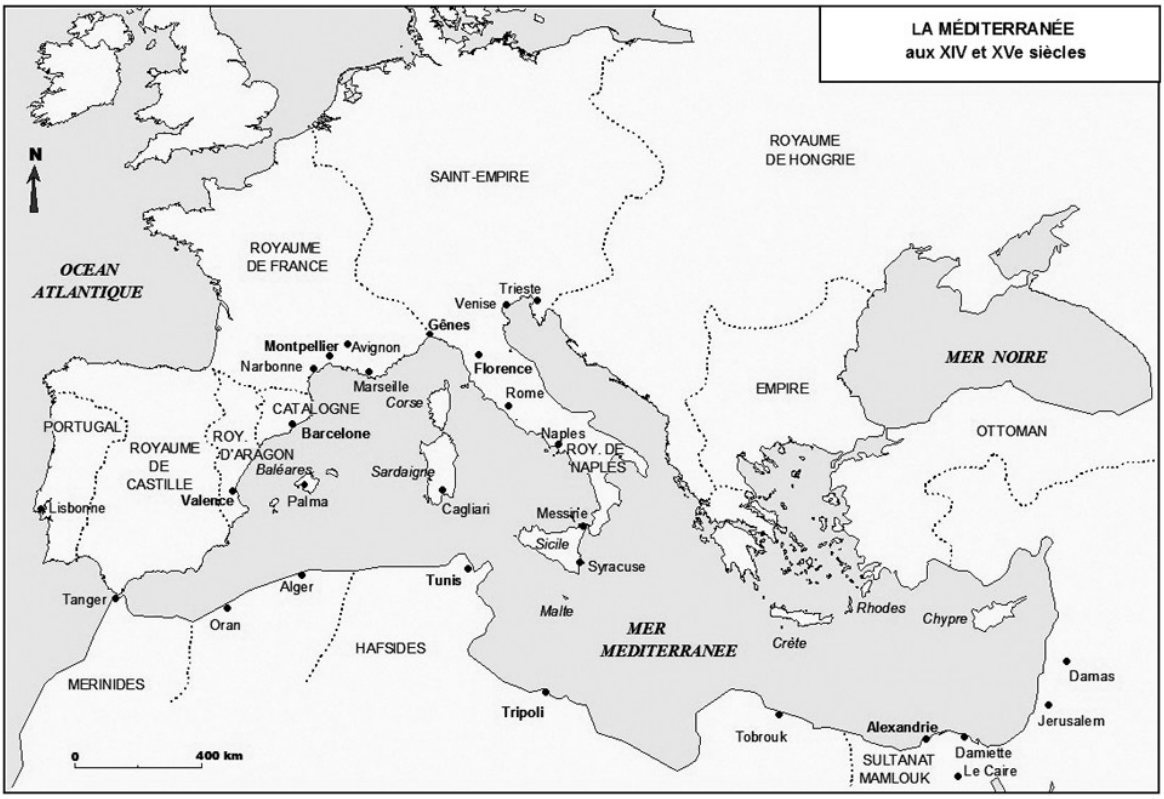
cohabiter guerre maritime et commerce maritime. L'un des deux termes qui désignent généralement le « pirate », *lîs* (pl. *lusûs*) concerne autant un « pirate » qu'un « corsaire ». Ce terme désigne aussi bien des pirates byzantins qui, selon la fatwa du cadi ifrîqiyen Abû `Imrân al-Fâsî (X^e^-XI^e^ siècle), avaient attaqué des navires musulmans, finalement récupérés par d'autres musulmans et dont la propriété faisait débat. L'autre terme utilisé est celui de « voleur » (*ghâsib*). Une fatwa émise par le cadi de Cordoue, Ibn Sirâj (m. 1064), pose le problème de la licéité de la piraterie chrétienne exercée contre les musulmans, à la suite de la requête d'un capitaine chrétien, mouillant à Séville, souhaitant récupérer des prisonniers musulmans qui ont profité de l'escale pour s'enfuir. La réponse est évidemment négative, mais le fait que le pirate chrétien ait pu porter l'affaire devant un juge musulman, indique que le cadre même de la piraterie chrétienne est reconnu par les autorités, même si le texte repris par le cadi de Fez, al-Wansharîsî (XV^e^ siècle), reste imprécis{142}. Le terme induit, dans le cadre de la jurisprudence malikite, un statut spécifique : par exemple, une fatwa évoque la situation conjugale difficile d'un marin, un officier de haut rang, qui embarque sur les « navires du sultan » et, le reste du temps libre, mène la guerre en mer à son compte, comme *ghâsib*. En revanche, lorsque des sources almohades (1147-1269) font état du blocus de la ville portuaire de Tavira, au sud du Portugal, elles désignent ses habitants sous le terme de pirates (*ghusûbât*), au sens large de marins ayant profité de la période de troubles liée à l'effondrement des Almoravides, pour rançonner les navires musulmans, comme de vulgaires voleurs{143}. Ces quelques exemples nous rapprochent d'une conception plus classique de la piraterie assimilée à une délinquance à petite échelle, que l'on trouve dans l'ensemble des sociétés méditerranéennes de ce temps. Toutefois celle-ci concerne des individus ou le comportement de communautés à l'encontre de leurs compatriotes.

Les pouvoirs musulmans et les marins

La lettre de Léon III adressée en 813 à Charlemagne nous apprend que les marins de l'émirat d'Idrisside de Fez s'étaient mués en pirates qui attaquaient les côtes siciliennes, alors qu'une trêve décennale avait été signée avec le Patrice de Sicile : « [aux accusations de rupture de trêve] *respondebant ipsi Saracenorum missi, dicentes : Pater istius amiralmuminin* (Idrîs II), *quid nunc apud nos regnare videtur, defunctus est,*

et iste relictus est parvulus, et qui fuit servus, factus est liber, et qui liber fuit, effectus est dominus »[144]. Cela signifie que la seule piraterie, telle que la définissent les historiens de notre temps et dont les autorités musulmanes reconnaissaient l'existence, était celle qui se pratiquait hors du contrôle des États. Cette argumentation implique que, dans l'esprit du souverain, la côte et ses marins étaient placés sous son autorité. En conséquence, toutes les attaques lancées contre les côtes latines étaient considérées comme des actes de guerre, dans le cadre du jihad, relevant de la responsabilité du souverain, et ne pouvaient être menées qu'avec l'approbation du pouvoir sultanien.

En ce sens, la piraterie sarrasine et maure n'existe pas aux yeux des autorités musulmanes, hormis les infractions commises à l'encontre des intérêts de l'État, contre des navires chrétiens, protégés par des traités. Dans ce cas, il s'agit d'actions isolées. Les sources latines dénoncent les méfaits des musulmans, ennemis de Dieu, assimilables à des actes de pillage, comme sur terre dans les zones frontalières. En aucun cas les plumes des empires, latin et grec, ou de la papauté, plus tard celles des cités portuaires, ne considèrent les attaques groupées des marins musulmans comme des actes de pirates, au sens que nous lui donnons généralement ; elles savent pertinemment qu'il s'agit d'attaques commanditées ou encouragées par les autorités musulmanes. La piraterie, au sens que nous lui donnons, est traitée par les juristes musulmans de telle manière qu'il n'existe aucun doute sur la distinction qu'ils établissent entre la guerre, terrestre et maritime, opposant chrétiens et musulmans, et les cas de piraterie traités selon des règles qui ne doivent pas être si éloignées de celles qu'utilisent les Byzantins, inspirateurs des lois maritimes musulmanes[145]. Après, nous pouvons imaginer que ce terme fut aussi galvaudé qu'aujourd'hui, dans toutes les langues de la Méditerranée médiévale.



Carte 3. La Méditerranée aux XIVe et XVe s.

Course et piraterie entre Europe et Caraïbes
(XVI^{e}-XVII^{e} siècle)

Entre course, contrebande et piraterie, la conquête des mers lointaines au XVI^e siècle

Mickaël Augeron et Philippe Hrodëj
Maître de conférences HDR, Université de La Rochelle
Maître de conférences, Université de Bretagne-Sud (Lorient)

1492 : une ère nouvelle s'ouvre pour l'Europe, l'Amérique et la piraterie atlantique. La « découverte » du Nouveau Monde par Christophe Colomb entraîne la conquête et l'exploitation d'une partie du continent par les nations ibériques. Les routes maritimes empruntées par les premiers découvreurs resteront inchangées jusqu'au XIX^e siècle. Les navires quittent l'Espagne pour les Amériques, en passant par Madère ou l'archipel canarien, et se laissent porter par les alizés. Au retour, les vaisseaux doivent franchir le détroit de Floride et remonter le « canal des Bahamas » pour se laisser ensuite conduire par le *Gulf Stream* (ou dérive Nord-Atlantique) et les contre-alizés en direction de la métropole, via l'archipel des Açores. Ce dernier est aussi un lieu de passage et d'accueil pour les vaisseaux lusitaniens qui reviennent du Brésil ou des Indes orientales. Dès le milieu du XVI^e siècle, les corsaires, qui conservent leurs oripeaux de pirates,

étendent leur rayon d'action, ce qui n'empêche pas la course côtière de subsister, imbriquée dans les réseaux de contrebande.

Le XVIe siècle : l'âge d'or de la piraterie française

Peu après leurs découvertes, les nouvelles terres sont exploitées par les Européens. Cuba, Santo Domingo et Puerto Rico se lancent dans l'économie sucrière et l'exportation de cuirs ; le Mexique dans la production de cacao, de cochenille et d'argent ; Carthagène des Indes, dans l'exportation de perles et de pierres précieuses ; le Pérou dans l'exploitation aurifère et argentifère (Potosi), lingots et pièces de monnaies étant ensuite acheminés vers la ville de Panama par voie de cabotage, avant de rejoindre Nombre de Dios sur la côte atlantique, via le *Río* Chagres. À partir des années 1570, ce sont des marchandises asiatiques (soieries, porcelaines, épices), qui transitent désormais par Acapulco et Veracruz, depuis la lointaine colonie des Philippines via le galion de Manille... Dans le dernier tiers du XVIe siècle, le Brésil portugais connaît lui-même un fort développement de son industrie sucrière, tout en confortant sa présence commerciale en Asie. Parallèlement, les Canaries et Madère deviennent des partenaires de premier plan pour le grand commerce européen (vins, sucre).

Toutes ces richesses suscitent la convoitise de ceux que le traité de Tordesillas (1494) a écartés du partage du monde : les Français d'abord, puis les Anglais à partir des années 1560. Le premier coup de semonce survient en 1522 quand le Français Jean Fleury arraisonne trois navires transportant une partie du « trésor » des Aztèques, qui viennent d'être soumis par le *conquistador* Hernán Cortés (1521). Le butin s'élève à près de 60 000 *castellanos* en lingots d'or et en pierres précieuses. D'autres prises en provenance des Amériques sont signalées cette année-là. Les attaques se poursuivent au cours des années suivantes, avec les encouragements à peine dissimulés des autorités royales. De fait, les guerres qui opposent alors François Ier à Charles Quint constituent un terreau favorable à l'extension de la piraterie, que les belligérants justifient ou non leurs agressions sur mer par le sempiternel droit de représailles. Les Portugais sont aussi des victimes toutes désignées : ils auraient ainsi perdu plus de 300 navires au cours du premier tiers du XVIe siècle, nombre d'entre eux ayant été capturés sur les littoraux africains (golfe de Guinée) ou dans les environs de Madère.

Pourtant, rares sont encore les Français à franchir l'Atlantique durant cette période : ils se contentent d'attendre les vaisseaux ibériques à la hauteur des Açores ou au large du cap São Vicente, voies de passage incontournables pour tous ceux qui se rendent à Séville ou à San Lucar de Barrameda. À partir des années 1530-1540, les Français changent de stratégie/tactique et ne cessent désormais de renforcer leur présence sur la scène américaine. Cette ligne de conduite est appliquée en réaction aux efforts réalisés côté ibérique pour protéger la « navigation des Indes » : navigation en convois, renforcement de l'armement à bord des navires et envoi aux Açores de vaisseaux de guerre pour accompagner les navires marchands jusqu'à la métropole. Le développement économique des colonies stimule le commerce intercolonial, qui produit lui-même son lot de proies potentielles (borneurs, caboteurs). Les « descentes » à terre se font de plus en plus nombreuses, au cours desquelles bien des localités sont pillées ou rançonnées. San Germán (Puerto Rico) et Santa Marta sont ainsi mises à sac en 1543 et Cartagena de Indias l'année suivante. Les Français bénéficient alors d'une meilleure connaissance des routes maritimes, grâce au recours à la cartographie marine, mais aussi et surtout grâce à la mobilisation croissante de pilotes ibériques. Qu'ils embarquent de gré ou de force, ces derniers tiennent un rôle capital dans ce transfert de connaissances, y compris en tenant informés les Français de l'état des forces ennemies et des défenses côtières. En témoigne, parmi bien d'autres, le cas du Portugais Francisco Dias, qui navigua sur la flotte des Indes avant de mettre ses compétences au service de capitaines pirates pour finalement organiser lui-même ses propres expéditions, depuis la Normandie, au tournant des années 1559-1560.

Les attaques s'intensifient dès le début des années 1550, avec le retour des guerres franco-espagnoles. C'est à ce moment-là, semble-t-il, que certains de ces pirates obtiennent du roi de France de véritables lettres de course qui les transforment en redoutables corsaires. Il en est ainsi du capitaine François Le Clerc. Surnommé « Jambe de Bois » – le premier du nom ! – il sillonne inlassablement le bassin Antilles-Caraïbes au cours de cette période. En 1553-1554, il pille Santa Cruz de La Palma, aux Canaries, avant de prendre La Yaguana et San Germán. Il met ensuite à feu et à sang Puerto Rico puis Santiago de Cuba. En juillet 1555, un véritable coup de théâtre marque durablement les esprits : le capitaine Jacques de Sores parvient à entrer par surprise dans La Havane, pourtant réputée imprenable.

Ce fait d'armes révèle au grand jour les faiblesses du dispositif militaire espagnol et encourage d'autres marins à « courir les mers ». L'Espagne initie alors un véritable programme de fortification de ses villes-ports américaines, tout en essayant d'affecter des navires de guerre aux Antilles. Elle oblige désormais ses sujets à se déplacer en convois depuis La Havane, renforçant ainsi le système dit de la « flotte des Indes » (*Carrera de Indias*). Cela ne suffit pas à enrayer l'ardeur des pirates, qui ne craignent guère la potence qu'on leur promet en cas d'arrestation. Il est vrai que peu d'entre eux sont capturés par les Espagnols et les Portugais. Par ailleurs, il est fréquent que plus d'une centaine d'hommes, marins et soldats confondus, embarquent sur un même navire français. Aussi la force française est bien supérieure à celle dont dispose la plupart des villes et villages espagnols dans les Amériques. Par ailleurs, les vaisseaux pirates sont généralement bien plus rapides que les lourds galions ibériques. Ils opèrent principalement à Madère et aux Canaries, autour des îles du Cap-Vert et de São Tomé, mais aussi et surtout aux Antilles et aux Açores.

Au lendemain du traité du Cateau-Cambrésis (1559), scellant la paix entre la France et l'Espagne, des « patentes » sont accordées par les différentes amirautés aux navires français, « pour trafiquer » disent les sources. Ces congés ne doivent pas faire illusion car ce sont bien souvent des autorisations dissimulées pour courir sus aux Ibériques. Ainsi, leur hégémonie dans l'Atlantique est contestée par une guérilla maritime permanente. Pour la Couronne de France, il s'agit de leur disputer la maîtrise des mers, tout en évitant une confrontation militaire directe. En soutenant officieusement ces déprédations, elle entend aussi financer un véritable projet colonial. Apparaît notamment l'idée d'une installation de bases navales en Amérique, destinées à offrir des havres d'accueil et de protection pour les navires français. C'est ainsi que l'amiral de Coligny imagine de s'implanter dans la péninsule floridienne, pour contrôler le très stratégique « canal des Bahamas ». Entre 1562 et 1565, il charge les huguenots Jean Ribault et René de Laudonnière de construire des forts dans l'actuelle île de Parris Island, en Caroline du Sud, et dans la région de Mayport, en Floride. La reine Catherine de Médicis et le roi Charles IX soutiennent le projet – politiquement et financièrement – qui a clairement pour objectif de remettre en cause le monopole ibérique sur les Indes occidentales{146}. Informé de ces agissements, le roi Philippe II d'Espagne réagit en chargeant l'un de ses plus fidèles officiers, Pedro Menéndez de

Avilés, d'éradiquer ce « nid de pirates », dont la majorité se réclame par ailleurs de l'« hérésie » protestante. Les Français sont massacrés sans pitié, on compte près de 400 victimes au total. Ce bain de sang a pour effet de renforcer la haine anti-espagnole en France et de stimuler davantage encore l'ardeur des marins, surtout ceux qui se sont convertis au calvinisme. Tous crient vengeance, l'Espagne leur donnant là l'occasion de légitimer leurs attaques, y compris devant Dieu. À juste titre, le Portugal est lui-même accusé d'avoir exécuté les colons français qui se sont établis dans l'actuelle baie de Rio de Janeiro entre 1555 et 1560. Les esprits se radicalisent et les exactions se multiplient lors des abordages ou lors des attaques côtières : on n'hésite plus à massacrer les équipages espagnols ou portugais, tandis qu'auparavant, les violences à l'encontre des prisonniers étaient somme toute assez marginales. En dépit de preuves souvent accablantes, les pirates jouissent d'une grande impunité sur le territoire français. L'amiral de Coligny voit dans leurs activités un moyen d'affaiblir l'Espagne et de tarir une grande partie de ses ressources financières. Il ne se contente pas de les protéger face aux foudres de la justice espagnole, il investit lui-même financièrement dans certaines de leurs expéditions, quand il ne leur fournit pas une aide matérielle ou logistique comme ce prêt de canons issus des arsenaux royaux. Mais il n'est pas le seul, car bien d'autres membres de la Cour placent leur argent dans cette activité qui peut se révéler fort lucrative. On voit même des évêques intervenir pour faire libérer des marins huguenots qui ont été emprisonnés à la demande des Espagnols. Ainsi, émerge dès le milieu du XVI^e^ siècle une véritable piraterie d'État, et cela alors même que d'autres facteurs situés en dehors de l'étatique entrent en jeu : la corruption, qui permet d'acheter de hautes protections ou d'obtenir la bienveillance des juges ou des représentants de l'amirauté, mais aussi les réseaux de clientèle ou de parentèle qui unissent des capitaines ou armateurs à des hommes de pouvoir{147}.

Force est donc de constater la nécessité de redéfinir la notion même de piraterie car ces hommes qui parcourent l'Atlantique, en période de paix avec l'Espagne et le Portugal, sont en réalité des corsaires de fait obtenant l'appui et la protection intéressés des élites françaises, et non des corsaires de droit. Cette réalité permet aux autorités françaises de nier toute responsabilité face aux ambassadeurs ibériques qui réclament fréquemment justice et réparation. Charles IX, en particulier, affirme à maintes reprises ne pas pouvoir endiguer ces actes de piraterie. Officiellement, il dénonce

des initiatives individuelles difficilement contrôlables, alors que dans son entourage un nombre significatif des membres du Conseil du Roi protègent les marins français et investissent dans certaines de leurs expéditions. L'historien Manuel Lucena Salmoral propose de qualifier ces hommes de « corsopirates » (ou de « corsaires-pirates »)[{148}], en précisant qu'il s'agit de« corsaires dotés d'une autorisation gouvernementale, qui agissent contre les navires et les ports d'une autre nation, à laquelle il n'a pas été déclaré officiellement la guerre, mais que l'on considère comme ennemie ». Cette définition pourrait être étendue à tous ceux qui obtiennent l'appui et les encouragements d'un quelconque représentant de l'État – mais avec l'assentiment plus ou moins marqué du gouvernement royal – sans nécessairement posséder des lettres de marque.

Au XVI^e^ siècle, ce sont au total des milliers d'individus qui s'adonnent à la course et/ou à la piraterie. Il s'agit majoritairement de Normands, suivis par des Aunisiens et Saintongeais. Parmi ces « corsopirates » figurent aussi des hommes issus de tout le royaume, surtout quand ils exercent à bord le métier de soldats, la plupart des marins étant originaires des provinces littorales. Certains n'ont pas plus de 15 ans. C'est un monde extrêmement mouvant, les équipages se reconfigurant totalement ou partiellement au fil des embarquements et des possibilités de butin. À bord, les nationalités se mêlent souvent : ainsi n'est-il pas rare de voir des Anglais, des « Flamands » et même des Espagnols ou des Portugais embarquer sur des navires pirates français. Contrairement à l'image d'Épinal largement répandue ce ne sont pas des hommes en rupture de ban. Pour la grande majorité d'entre eux, ce sont au contraire des individus socialement intégrés, qui ont une vie de famille et qui participent aux cultes (catholique ou protestant) quand ils sont à quai. Les nobles n'hésitent pas à se livrer à cette activité. Ainsi en est-il du gouverneur de Belle-Île, André de Sourdeval (ou Sordoval), très actif au milieu des années 1560 ou Pierre-Bertrand de Monluc, dit le « capitaine Peyrot », qui attaque Madère en 1566, non sans avoir pillé plusieurs navires marchands étrangers (et même français) en cours de route. Il en va de même du comte de Candale, Frédéric de Foix, qui envoie en 1567 deux « galions » (vaisseaux de guerre) courir les mers, depuis Bordeaux. Grâce à ces pillages, bien des capitaines et armateurs ont pu bâtir de belles fortunes ou consolider un patrimoine déjà étendu. L'affairiste Jean Ango dans les années 1520 ou le capitaine Pierre de Comptes, alias le capitaine de la Chapelle, propriétaire de la *Pucelle*, sur laquelle il navigue dans les années

1550, en sont un exemple. Grâce à sa part de butin, Comptes parvient à se constituer une rente de 4 000 à 5 000 ducats. L'exemple du capitaine André de Sourdeval, évoqué précédemment, est tout aussi significatif. En mars 1566, il disposerait d'une fortune estimée à 100 000 ducats, accumulée en quelques années seulement, grâce à ses déprédations ; l'ambassadeur Francés de Alava précise d'ailleurs à son sujet qu'il est « très riche et qu'il s'est engraissé avec des navires des Indes ». Ce capital lui permet d'acheter de hautes protections à la Cour et d'obtenir la complaisance des juges face aux nombreuses plaintes dont il fait l'objet de la part des Espagnols. Comme bien d'autres, il investit son argent dans des acquisitions foncières. En 1568, il obtient l'affouagement des îles de Houat et de Hoëdic – dépendantes de l'abbaye de Rhuys – et en devient dix ans plus tard l'entier propriétaire. En 1569, en pleine guerre de Religion, il est même officiellement « récompensé » par Charles IX qui le fait chevalier de l'Ordre de Saint-Michel.

Pour rentabiliser au mieux leurs expéditions, la plupart de ces pirates pratiquent une contrebande active avec les colons ibériques, auxquels ils vendent des produits manufacturés européens ainsi que des esclaves noirs. Dans ce « commerce au bout de la pique », ils n'hésitent pas non plus à leur revendre – à moindre prix – une partie du butin qu'ils ont réalisé sur leurs compatriotes, en les transformant ainsi en de véritables receleurs. Ils jouissent généralement de la complicité intéressée des populations locales et bénéficient de l'impuissance, voire parfois de l'impéritie, des autorités coloniales, quand celles-ci ne se laissent tout simplement pas corrompre. Des alliances de circonstance s'opèrent également entre ennemis de l'Espagne. Ainsi, des Indiens insoumis et « nègres marrons », ne se contentant pas de fournir des informations, apportent parfois leur aide logistique aux pirates étrangers. Et il n'est pas rare de voir Français et Anglais agir ensemble.

Au plus haut niveau de l'État espagnol comme de la Couronne portugaise, le discours est particulièrement offensif à l'encontre de ces marins, mais aussi de tous ceux qui leur apportent aide et soutien, y compris dans les colonies. On le comprend aisément. Quand des pirates sont capturés en mer par les marines ibériques, ils sont généralement exécutés dans les plus brefs délais, à l'instar de Jean Fleury en 1527. De temps à autre, certains sont toutefois envoyés aux galères pour y purger de lourdes peines, surtout ceux qui sont condamnés par l'Inquisition. Une véritable

pédagogie de la peur s'instaure, les exécutions spectaculaires des pirates servant d'exemples à l'attention de leurs confrères. En 1570, le capitaine Jean Bontemps voit son corps mutilé et sa tête exposée à Santo Domingo, comme un véritable trophée dans une mise en scène à la fois volontairement macabre et expiatoire. Trois ans plus tard, c'est celle de Guillaume Le Testu qui est envoyée à Nombre de Dios pour y être montrée en place publique.

Au-delà de ces actes symboliques, Philippe II et ses ambassadeurs ne peuvent qu'avouer leur impuissance face à ce fléau qu'ils ne parviennent pas à endiguer. De fait, peu de navires pirates sont arraisonnés et mis hors d'état de nuire. Les villes manquent de fonds pour se fortifier, recruter des soldats ou acquérir le matériel militaire nécessaire à leur défense. La marine royale elle-même souffre de difficultés chroniques : problèmes de recrutement (soldats, marins), manque d'argent pour faire face aux dépenses de fonctionnement ou pour couvrir les frais de maintenance des navires, insuffisance du nombre de vaisseaux de guerre disponibles pour nettoyer la mer des pirates. Des remarques similaires peuvent être formulées pour le Portugal. Grâce à l'attention spécifique dont elles font l'objet, les flottes des Indes arrivent généralement à bon port et quand elles voient certains de leurs navires pris par l'ennemi, c'est tout uniquement parce qu'ils se sont écartés du convoi auquel ils appartiennent. Il en va autrement pour la navigation qui unit les Canaries ou Madère à leur métropole, ou du trafic très actif qui relie les colonies entre elles, avec des bateaux particulièrement vulnérables, qui constituent le gros des prises. Obligée de lutter sur plusieurs fronts l'Espagne est contrainte de disperser ses forces, y compris en Méditerranée où la menace ottomane monopolise une grande partie de sa flotte et grève d'autant son budget militaire. Il en est de même pour le Portugal, qui outre la défense du Brésil, des Açores et du golfe de Guinée, doit investir militairement dans la défense de ses intérêts en Asie.

De nouvelles inquiétudes se font également jour. Jusqu'aux années 1560, la grande majorité des prises sont faites par des Français, auxquels s'ajoutent les « Maures » dans l'archipel canarien. Dans les années 1570, les Anglais intensifient leur présence, de même que les « rebelles » hollando-zélandais qui se sont soulevés dans les Pays-Bas contre la Couronne d'Espagne. Ces rebelles sont souvent en lien avec leurs homologues français, dans le cadre d'alliances plus ou moins formelles...

L'Angleterre et la piraterie d'avant-guerre (1485-1585)

Longtemps, les Anglais sont restés dans l'expectative, n'osant franchir le pas devant la puissance ibérique. Les raisons de cette inaction sont principalement culturelles et économiques : les *Merchants Adventurers* de Londres comme le commerce du *West Country* ont hérité de l'esprit marchand de la Hanse. Ils sont certes parmi les premiers à armer pour Terre-Neuve, la pêche étant d'emblée une ressource financière importante, mais là encore il s'agit de négoce. *L'Incursus Magnus* de 1496 accorde aux marchands anglais, flamands et hollandais une entière liberté commerciale ce qui a pour effet de renforcer l'axe Londres-Anvers, plaque tournante des échanges entre la Méditerranée et l'Europe du Nord où arrivent par la suite les produits du Nouveau Monde et de l'Asie. Durant les guerres d'Italie, l'ennemi est français et non ibérique, à l'exception d'une brève période durant laquelle l'emprisonnement de François I^{er} menace l'équilibre européen. Ce sont par ailleurs les Français qui menacent l'Angleterre avec leur perpétuelle alliance avec l'Écosse. Quant aux marchandises américaines qui arrivent en Espagne dès la fin du XV^{e} siècle, le traité de Medina del Campo (1489) autorise les Anglais à commercer aussi bien à Séville qu'aux Canaries (conquises en 1484). De quoi acheter du vin, par la suite du sucre et surtout d'écouler la production nationale jusqu'à Mexico (après 1521) puis Lima (après 1530). Ces raisons qui expliquent la relative cordialité des relations hispano-anglaises seront encore politiques au moment du mariage de Mary Tudor et de Philippe II en 1554 et du retour momentané de l'Angleterre au catholicisme. Ainsi, malgré le passage à la Réforme en 1534, le renversement de la situation prendra beaucoup de temps.

Quant à la piraterie côtière, elle reste endémique sur le littoral britannique et le plus souvent tournée contre la France. La capture du *San Salvador* par Robert Reneger, en mars 1545 au large du cap Saint-Vincent, n'est qu'un accident dû à la colère de ce paisible marchand de Southampton de voir les Espagnols lui confisquer une prise française alors qu'il est en possession d'une lettre de marque ou plus exactement d'une lettre de représailles. Le butin est tel qu'Henri VIII le fait prudemment entreposer à la Tour de Londres. Pour la première fois, un Anglais s'empare d'un galion mais le trésor est restitué peu après, du moins en partie. Élizabeth I^{re} manifeste d'abord la même circonspection que son père en faisant montre, devant les ambassadeurs espagnols, de réprimer les pirates organisés dans

les comtés de l'Ouest{149}. Comment lutter contre la piraterie dès lors que les ordonnateurs sont les autorités locales : la noblesse qui loue ses entrepôts, les shérifs, les officiers des douanes, les lieutenants de port, les juges de paix, les maires, tout ce monde relevant de la *gentry* et dont la fidélité est un facteur politique ? La chose va d'ailleurs plus loin, des vice-amiraux possèdent des ports privés où les marchandises sont débarquées. Sir Richard Bulkeley, vice-amiral des Galles du Nord dont les deux frères font carrière dans la piraterie, possède le port de Beaumaris qui se trouve être fort accueillant et son gendre utilise un vaisseau de guerre. Sir Walter Raleigh, vice-amiral du Devon et Cornouailles, est lui aussi un pirate très actif. Sir Edward Horsey, comme capitaine de l'île de Wight, contrôle le lieu de rendez-vous de tous les forbans de la Manche{150}. Kenneth R. Andrews rappelle d'ailleurs que les vice-amiraux et leurs officiers sont intéressés dans les affaires de piraterie. Aux pirates du Devon, il ajoute ceux des comtés du Hampshire et du Dorset{151}. Par ailleurs, comme en France, le *Lord amiral* perçoit son dixième des prises après jugement rendu par la Cour de l'amirauté (*Admiralty Court*). Lorsque le marchand italien Filippo Corsini demande justice à la suite de la capture de marchands florentins et vénitiens (1590), se trouvent parmi les parties intéressées au profit de la liquidation Sir Walter Raleigh, Sir George Carey, vice-amiral du comté de Hampshire, Henry Seckford, gentilhomme de la Chambre de la reine et gardien de sa cassette privée, les grands marchands londoniens dont Thomas Myddelton, sans oublier Lord Charles Howard, *Lord high admiral*. Sur 900 personnes menées devant un tribunal en 1578 pour piraterie, seules trois sont pendues. Il s'agit là, toujours selon Andrews, de la continuation des pratiques médiévales, « *a type of small-scale and short-range depredation* », c'est-à-dire des déprédations à petite échelle et à court rayon d'action qui se poursuivent jusqu'en 1585.

Les navires utilisés n'atteignent pas 100 tonneaux et sont fréquemment inférieurs à 50. Ce sont des bâtiments marchands, aménagés pour une fonction prédatrice, avec des hommes et des canons. Nombre d'entre eux sont possédés en tout ou partie par leur capitaine. La *gentry* domine, et se partage la propriété des navires surtout dans les régions de l'Ouest. L'armement est financé par une sorte de « pot commun » des propriétaires et avitailleurs qui perçoivent alors les deux tiers des retours au *prorata* de l'investissement de chacun, l'équipage se partageant le reste. À l'instar des pirates français, les pirates britanniques sont des marins réguliers. Les

voyages sont courts, quelques jours à quelques semaines, surtout en Manche et eaux voisines ; les escales dans les ports amis sont fréquentes. Le petit butin réalisé alimente la *gentry* et les marchands de province. Les alliances nouées avec les *gueux de mer* néerlandais ou les *corso-pirates* de La Rochelle par un Edward Horsey, capitaine de l'île de Wight, ou Sir Arthur Champernowne, vice-amiral du Devon, ont sans nul doute contribué à étendre progressivement le rayon d'action et la force de frappe de cette piraterie. Cependant, de 1568 à 1573 l'action s'essouffle : il s'agit peut-être là d'une réponse aux pressions exercées par la France, l'Écosse et les autres nations. Au vrai, c'est une reconversion qui se prépare orientée sur la haute mer, par des gens tels que Drake, Hawkins, Grenville, Oxenham, Gilbert ou Raleigh. L'union du Portugal avec l'Espagne (1580) est l'occasion de courir les mers sous commission et pavillon de Dom Antonio, le prétendant évincé de la couronne lusitanienne au profit de Philippe II : en 1582, onze navires britanniques sont dans ce cas.

Cependant, la situation économique évolue. Lors de son accession au trône (1558), Élizabeth I^re^ ne peut plus compter sur Calais où les *Merchants of the Staple*, maîtres des exportations lainières, avaient leurs quartiers. Par la suite, la politique quasi colonialiste et la fiscalité répressive des Espagnols aux Pays-Bas fragilisent la place d'Anvers. Avant même que les *gueux* n'asphyxient la ville en bloquant l'Escaut, les Anglais savent devoir trouver de nouveaux débouchés : raison de la (re)prise des voyages de découverte de Martin Frobisher (pirate du Yorkshire) et de John Davis (futur corsaire) pour trouver une route au Nord-Ouest, de la création de la Compagnie de la Baltique (1579), de la Compagnie du Levant (1581), du Maroc (1585), de Sénégambie (1588), de Gambie et Sierra Leone (1592) et des Indes orientales (1600). Le tout avec une implication financière de la *Virgin Queen*, par retour, a-t-il été dit, du butin des « chiens des mers ».

William Hawkins de Plymouth s'était déjà rendu sur les côtes de Guinée en 1530, ramenant par la suite du bois de teinture du Brésil. Peut-être s'agit-il du premier voyage de ce type pour les Anglais ? En attendant une réussite financière, Hawkins récidive les deux années suivantes. D'autres marchands l'imitent, bâtissent même un fort près de Bahia en 1542. Son fils, John, n'est pas le seul à se lancer dans la traite négrière dans les années 1560. Quand bien même l'objet serait purement commercial, ces périples au-delà des « lignes de paix » marquent sans nul doute la volonté de la souveraine de laisser ces entrepreneurs franchir le pas, dans un double contexte

d'affirmation et de consolidation de son pouvoir (politique et religieux) en Angleterre. Est-ce aussi pour chercher un prétexte permettant de légitimer, en l'absence de déclaration de guerre, la piraterie qui découlerait d'une trop grande sévérité de la part des autorités espagnoles à l'égard des interlopes ? Le quatrième voyage de Hawkins va en tout cas dans ce sens. Après la défaite de John Hawkins devant San Juan de Ulúa (au large de La Veracruz), en Nouvelle-Espagne, face à une *armada* espagnole (1568), et la condamnation aux galères d'une partie des prisonniers par l'Inquisition quelques années plus tard, la colère d'Élizabeth I^re^ se manifeste notamment par la saisie de navires espagnols dans les ports anglais et par la rétention de l'argent destiné aux troupes du duc d'Albe.

Les « Chiens de mer » d'Élizabeth I^re^ à l'assaut des Antilles (1585-1603)

C'est désormais le cousin de John Hawkins, Francis Drake, également présent lors de la bataille de San Juan de Ulúa, qui assure la direction des opérations qui sont exclusivement tournées vers la piraterie, sans agrément royal, en apparence, sans lettre de marque et sans être inquiété après son retour à Plymouth avec un butin sans doute très exagéré de £ 100 000 en 1571. L'aide des Français est inappréciable en Amérique, l'association de Drake et d'Oxenham en 1573 avec Guillaume Le Testu l'illustre parfaitement. Au-delà des déclarations faites à propos des trésors rapportés d'outre-Atlantique, l'extension de la zone de prédation est plus importante pour l'avenir de l'Angleterre. Oxenham, qui sera capturé en 1578, passe dans la mer du Sud par Panama (1577), tandis que Drake assure le deuxième voyage de circumnavigation de l'histoire en 1577-1580, débouchant lui aussi dans le Pacifique par le détroit de Magellan. Ce tour du monde, rentable au-delà de toute espérance, satisfait aussi le fort courant anti-espagnol qui règne en Angleterre. Philippe II ayant commis l'imprudence de laisser quelques centaines d'hommes débarquer en Irlande, officiellement envoyés par le pape – avant d'être massacrés par les Anglais, notamment par Walter Raleigh –, l'obligation – morale, diplomatique et politique – de réprimer tout acte de piraterie en Angleterre n'est plus de mise : Elizabeth I^re^ anoblit même celui qui vient à point nommé alimenter sa cassette. La suite est liée à l'union du Portugal et de l'Espagne, aux

commissions données par Dom Antonio, qui procurent aux pirates une couverture tout en leur permettant de préparer la guerre. D'autres éléments diplomatiques s'ajoutent à cela, notamment la victoire de Philippe II qui sanctionne la réunion des deux empires coloniaux, celle d'Alexandre Farnèse aux Pays-Bas, la mort du duc d'Anjou et à l'assassinat de Guillaume le Taciturne. Un complot visant à attenter à la vie de la reine est l'occasion de rompre officiellement la paix. La guerre dite de Dix-huit ans – ou *Spanish War* – peut commencer. Une guerre navale, une guerre de course à grande échelle, qui nécessite des vaisseaux de guerre. La *Navy* est-elle alors en état ?

En 1558, l'historien W. L. Clowes décrit une flotte composée de plus de 5 000 marins et d'une cinquantaine de navires souvent de petit tonnage, qui servent essentiellement à la protection du commerce. À la mort d'Élizabeth I^re^, la *Royal Navy* ne comporte plus que 42 vaisseaux, mais ils sont beaucoup plus gros (17 000 tonneaux pour 11 270 en 1558), avec plus de canons et près de 6 500 marins et canonniers{152}. Jusqu'en 1570, la reine consacre »10 000 par an à sa flotte. En 1586, le budget passe à »32 000 puis »43 000 en 1586 et »53 000 en 1588, sur un revenu total de »392 000 (13,5 %). Pour mieux apprécier la situation, précisons que les revenus de la Couronne espagnole sont de 10 millions de ducats c'est-à-dire »3 000 000, soit sept fois supérieurs à ceux dont dispose la reine d'Angleterre.

Sans doute les opérations corsaires concernent-elles, à partir de 1585, une centaine d'armements par an, la plupart viennent de Londres mais aussi des ports du Sud, de Southampton à Bristol. Au début de la guerre, les corsaires ont encore des bâtiments de moins de 100 tonneaux mais, inutiles au négoce, interviennent les galions marchands de Londres et certains vaisseaux de la *Navy*. Ceux-ci forment le cœur ou le noyau des escadres corsaires, résultat de l'alliance entre l'État, les marchands de la *City* et les professionnels de Southampton, Weymouth, Plymouth et Bristol. Les tonnages s'accroissent. Les prises sont de nature diverse, les caboteurs d'Europe rapportent rarement plus de »1 000, les marchands américains sont liquidés entre »1 000 et »4 000 quand ils n'ont pas à bord de métal précieux, des joyaux ou des épices. Les premiers représentent plus de la moitié en nombre, les seconds un quart ou un tiers mais plus de la moitié en valeur. De quoi rendre plus intéressants les armements lourds qui assurent la prépondérance de Londres. En tout, la course rapporte à ses animateurs de »100 000 à »200 000 par an, soit plus que toute autre activité, même si le

facteur risque y est plus important. Non seulement Élizabeth I^re^ soutient et encourage les activités corsaires mais elle favorise une véritable course d'État : en 1592, les escadres privées de Cumberland, de la *Navy* de Sir John Burgh, appuyées par quelques opérateurs indépendants, s'emparent de concert de la *Madre de Dios* au large des Açores, pour »150 000. Avant le pillage, la valeur était estimée à £250 000. L'affaire est connue car la reine tenta de s'attribuer une part plus grande que la proportion représentée, en taille, hommes et canons, par Sir John Burgh.

Globalement, l'influence de la course a d'abord été plutôt négative sur le court terme. En Europe, le commerce ne prospère qu'en Méditerranée. Les tentatives de colonisation en Virginie (en fait en Caroline du Nord) ont échoué, aucun passage vers l'Asie n'a été trouvé, il n'y a presque plus de commerce avec le Brésil. Il n'en est pas de même sur le long terme. Les plus grands marchands, tels John Watts, Paul Bayning ou Thomas Myddelton, auparavant intéressés dans ce négoce, utilisent leur *merchantmen* de 200 à 400 tonneaux pour la course, qui continue de séduire l'aristocratie terrienne, la *gentry*, les courtiers et les membres du gouvernement. Les abus sont inévitables et des corsaires sans scrupules s'arrogent des droits de prise sur n'importe quel navire, hanséates, français, italiens ou hollandais. Des attaques illicites sont conduites en Barbarie où existent des accords avec les *rais* locaux. Les anciens ports de pirates demeurent actifs dans le Devon, en Cornouailles, aux Galles ou en Irlande. Comme l'écrit Andrews, « *privateering thus continually produced piracy* ». Les lettres de représailles contre le commerce ibérique sont officiellement destinées au remboursement d'une perte que l'on a subie. Fournir les preuves du préjudice devient une simple formalité, les lettres étant obtenues contre modeste paiement couvrant les frais administratifs. Sans lettres, la course est illégale. L'amirauté qui ne fait pas exécuter la loi autorise alors tous les débordements. Les armateurs doivent normalement s'engager à hauteur de sommes importantes – sous forme de cautionnements – devant le *Lord high admiral*, au cas où leurs corsaires n'observeraient pas les règles de bonne conduite à la mer ou de retour dans les ports, mais ce système de contrainte financière n'est pas utilisé pour maintenir la discipline. La corruption et l'intérêt direct des officiers de l'amirauté dans les opérations de piraterie rendent les contrôles si ce n'est impossibles du moins inopérants. Qui plus est, l'apprentissage de la guerre navale passe par la *corso-piraterie*. Au vrai,

dans les petits ports, la piraterie, qui reste endémique, plus que la fraude, crée de l'activité.

Sir Francis Drake revient alors au premier plan. De part et d'autre de la défaite de l'Invincible Armada (1588), trois expéditions majeures sont organisées. La première en septembre 1585 quand il appareille avec 29 navires (ou 35 selon Andrews) et 2 300 hommes de troupes. Jamais les Anglais n'ont envoyé au loin une telle flotte. Drake, en s'attardant devant Vigo, manque la flotte de l'or (un chargement de »700 000), puis doit affronter les calamités auxquelles sont soumises les grandes escadres : la fièvre lui emporte 300 hommes. Rendu aux Antilles, il s'empare de la capitale d'Hispañiola, Santo Domingo, avec une rançon réduite à moins de »8 000, ainsi que de Carthagène avec une rançon de £32 500. En juillet 1586, il regagne Plymouth avec 700 hommes encore en état de combattre. Au final, l'expédition se solde par un bilan mitigé, avec un échec financier probable, un bilan humain très lourd, mais une victoire politique significative, le prestige espagnol étant quelque peu altéré en Amérique. La rentabilité n'est plus le seul but au moment de la conversion de la piraterie lointaine en course entreprise sous l'égide de l'État. Ce dernier vise également ses propres objectifs, parfois contradictoires avec la notion de profit qui mobilise les investisseurs. En réalité, la reine Élizabeth a envoyé un corps expéditionnaire aux Pays-Bas sous le duc de Leicester pour permettre d'y fixer les armées espagnoles. De même, Drake doit interrompre le ravitaillement de l'Espagne en métaux précieux, moteur de la guerre. Il s'agit de montrer à Philippe II à quel point un compromis est nécessaire. Furieux, le roi d'Espagne ira dans le sens inverse en se donnant un impérieux devoir, celui d'envahir l'Angleterre. Drake attendra une décennie avant de retourner en Amérique.

Cela a-t-il retardé le départ de Lisbonne de la fameuse *armada* espagnole ? En avril 1587, lors de cette deuxième expédition Drake dirige un raid contre Cadix avec 23 navires dont 7 vaisseaux fournis par les marchands de Londres et le *Golden Lion* de 500 tonneaux de la *Navy.* Il y pille, brûle et coule la plupart des navires espagnols en rade. Il agit de même pour le château et le port de Sagres. Au large des Açores, Drake capture le *San Felipe*, vaisseau du roi d'Espagne de 1 400 tonneaux pour une valeur de £114 000 et pratiquement pour la même valeur de ducats d'or jamais retrouvés. Le projet lancé par John Hawkins à la même époque est fondamental : il s'agit de maintenir une croisière en permanence de douze

men-of-war (dont six gros galions) aux atterrages entre les Açores et l'Espagne ; chaque flotte demeurant sur zone quatre mois avant d'être remplacée. Le plan est peu onéreux, puisque gages et vivres seraient prélevés sur le butin, et les pertes espagnoles obligeraient Philippe II à composer rapidement. Même si, dans l'immédiat, ce projet ne voit pas le jour, il est intéressant sur plusieurs plans car on y relève un armement mixte, le concept de station navale sous-tendant la mise en place d'une politique de construction navale et de réparation efficiente, la notion de guerre industrielle et la recherche de rentabilité. En attendant le retour d'*El Dragon*, d'autres « chiens des mers » ravagent les Antilles et Terres-Fermes espagnoles parmi lesquels George Clifford (1586) ou Thomas Cavendish, jeune gentleman du Suffolk, capitaine de la *Desire*, qui emprunte également le détroit de Magellan en compagnie de deux autres navires, pille les côtes du Pérou et s'empare du galion de Manille tombé aux mains de ravisseur pour la première fois. Cavendish a pris 19 navires, tant gros que petits, brûlés ou coulés ; les villages et villes où les Anglais ont débarqué ont été ravagés, les biens des églises profanés et les prêtres pendus. En 1589, les Anglais sont si nombreux que la *flota* espagnole doit rester à La Havane. D'autres *seadogs* font parler d'eux comme Christopher Newport ou William Parker qui aurait pu agir avec le corsaire français Jeremias Raymond.

La troisième grande expédition de 1595-1596 voit la disparition de Drake et de Hawkins, mais annonce également ce qui arrivera à bien des escadres par la suite, décimées par la maladie – la dysenterie n'épargne pas les équipages de Sir Walter Raleigh –, incapables d'atteindre les objectifs assignés, de quoi justifier l'entretien de flibustiers acclimatés sur place. Entre 1585 et 1603, 74 expéditions vers l'Amérique ont été entreprises réunissant 183 navires, ce qui ne doit pas faire oublier les escadres sillonnant au large des côtes espagnoles, et le pillage de Cadix en 1596. Au vrai, les pertes occasionnées par les corsaires ont été peu nombreuses : les Anglais ont capturé 59 navires espagnols des Antilles soit 4 % de l'ensemble du trafic{153}. Cependant, les Espagnols ne peuvent être présents sur tous les fronts. Leur commerce a fortement souffert, leur économie est dépendante des apports étrangers, mais le système des *flotas* perdure. La défaite de l'Invincible armada tout comme ces expéditions anglaises n'ont pu faire plier l'Espagne. Toutefois, la corso-piraterie transatlantique, comme les tentatives de peuplement blanc (Terre-Neuve ou Caroline) ou les voyages de découverte, ont contribué à forger une expérience de la

navigation lointaine qui aboutira au XVII^e siècle à la réussite, cette fois, de la colonisation, reprogrammée sitôt la paix conclue à Londres en 1604.

La naissance des « gueux de mer » et la contre-course espagnole

La situation politique et sociale des Pays-Bas se dégrade progressivement. Les impôts triplent en quinze ans, le stationnement des troupes espagnoles se prolonge malgré le traité du Cateau-Cambrésis (1559). Enfin et surtout la réorganisation religieuse par Philippe II comme moyen de mieux surveiller les populations et d'accroître ses pouvoirs au sein des conseils de gouvernement provoque un fort mécontentement. La rumeur fait craindre l'introduction de l'Inquisition espagnole. Par ailleurs, il est impossible d'ignorer le rôle des guerres de religion en France où le massacre de Wassy en 1562 amorce une période de troubles qui ameute l'opinion des Pays-Bas. Un temps, les protestants menacés dans leur vie et leur foi s'allient aux catholiques menacés dans leur prospérité. Guillaume d'Orange, ancien luthérien, joue un rôle de premier ordre, étant en contact avec les protestants allemands par son frère, Louis de Nassau. La difficulté réside dans le fait que les règles de la paix d'Augsbourg (1555) ne s'appliquent qu'aux luthériens et non aux calvinistes ou *gueux*.

Les premiers *gueux* sont avant tout des gens qui manifestent, dans la tradition de la farce flamande ou « mascarade », arborant l'insigne de deux mains qui se serrent. La situation dégénère très vite, le gouvernement et les grands seigneurs sont dépassés par ce qui devient la « révolte des Iconoclastes ». Cette explosion temporaire provoque l'envoi d'une armée de 12 000 hommes. Le Conseil des Troubles institué par le duc d'Albe, en septembre 1567, et la féroce répression qui s'abat durant l'hiver (8 000 exécutions ?) marquent en apparence la victoire espagnole alors que pour la première fois retentit le *Wilhelmus Lied*, futur chant national hollandais.

Dès 1568, des pirates calvinistes opèrent depuis des ports situés hors des Pays-Bas, alors que le prince d'Orange n'accorde ses premières lettres de marque qu'en 1569 sur le modèle de la course huguenote, avec laquelle il entretient des liens étroits. En 1570, Guillaume tente des attaques concertées, forme une flotte sous le commandement de l'amiral Lumbres. Capitaines et équipages sont soumis à des règles strictes tandis qu'en 1571,

Guillaume et son frère Louis s'appuient sur les Anglais et les Français. À ce moment, Lumey van der Marck (Guillaume de La Marck) prend la direction de la flotte{154}. Sous la pression espagnole, Élizabeth accepte de refouler les *gueux* des ports anglais. Acculé, La Marck, avec 25 bâtiments et 1 200 hommes, s'empare de La Brielle, au confluent de l'Escaut et de la Meuse le 1er avril 1572. Cet acte de piraterie précède et autorise la déclaration d'indépendance de Veere, Arnemuiden, de l'île de Walcheren, à quoi s'ajoutent tout le Waterland, Enkhuisen, Meneblik, Hoorn, Alkmaar, Haarlem, Gouda, Dordrecht, Zierilzee puis Flessingue.

Les Hollandais détiennent une flotte de commerce qui navigue de la Baltique au Tage. La flotte de pêche est également très développée, 500 *busses* sont utilisées pour le hareng, de quoi occuper 7 000 hommes en 1560. Anvers est concernée par les épices et autres produits coloniaux mais la ville fait appel aux Hollandais pour la redistribution. Ce fort potentiel génère une circulation maritime considérable où les *gueux* entendent s'accorder une partie des biens transportés par le biais de « tarifs » levés sur les marchands. Des croisières s'organisent non seulement au large des côtes flamandes mais aussi dans les estuaires du Rhin, de l'Escaut et de la Meuse ou dans des cours d'eau comme l'Ijssel, la Waal. Quant aux interlopes, en situation illégale, ils sont considérés comme de bonne prise par les cours de prise provinciales. Le tout assure le financement de la guerre dès 1572. Ainsi, le 6 avril, immédiatement après l'insurrection de Flessingue, une flottille portugaise, chargée de sel et d'épices pour une valeur d'un million de florins, est capturée. Les prises concernent encore les navires anglais qui tentent de ne pas s'acquitter des licences. Entre 1572 et 1576, 500 000 florins vont à la seule province de Zélande qui marque d'emblée sa spécificité corsaire.

Corsaires et corso-pirates participent aussi plus directement à l'effort de guerre. La défense est à la fois maritime et fluviale. Aucun navire de commerce ou de pêche n'a le droit d'appareiller si les navires corsaires n'ont pas leurs équipages au complet. Parmi les lieutenants-amiraux qui sont nommés, beaucoup sont d'anciens capitaines des *gueux*. Hormis le combat devant Haarlem en 1573, les Hollandais gagnent toutes les batailles navales face aux Espagnols. Celle qui est remportée dans le Zuiderzee en 1573 permet la capture de l'amiral espagnol, le comte de Boussu. À la fin de l'année 1574, les rebelles tiennent la plus grande partie de la Hollande et de la Zélande à la suite de la reconquête de Haarlem et de Leyde, ainsi que

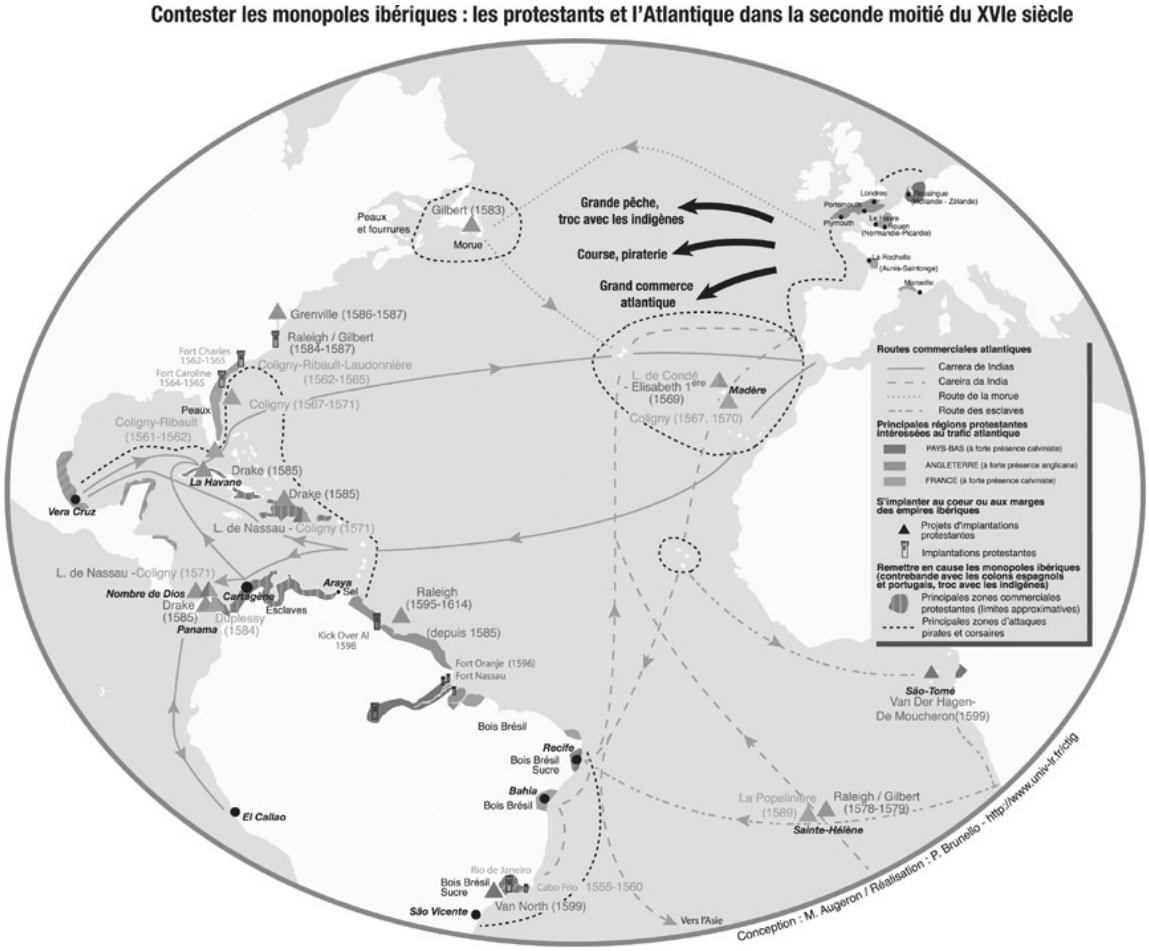
Middelbourg. Ce répit est mis à profit pour réorganiser les forces navales. En Zélande, un tribunal des prises est établi à Flessingue avec Louis de Boisot comme lieutenant-amiral tant pour la Hollande que la Zélande. Si les lettres de commission sont délivrées par Guillaume, elles doivent néanmoins être approuvées par Boisot. Le corsaire doit fournir les noms de ceux qui se portent caution et arborer les deux pavillons du roi d'Espagne et de Guillaume d'Orange, le dixième du butin revient au *stadthouder*, le cinquième à la cause, le reste étant partagé moitié pour les bailleurs, moitié pour les équipages. La Pacification de Gand, en 1576, interrompt les opérations jusqu'en 1584.

Cette année-là, presque toute l'actuelle Belgique est de nouveau occupée par les Espagnols et Alessandro Farnèse menace directement les Sept Provinces du Nord. Tout commerce avec les Pays-Bas méridionaux étant prohibé, la guerre de course reprend. À partir de 1585, quelque 100 000 à 150 000 personnes, souvent qualifiées, ayant des réseaux et une fortune personnelle, quittent les provinces du Sud, notamment Anvers, pour se rendre à Amsterdam, Rotterdam et Middelbourg. On recense beaucoup de marchands juifs impliqués dans les trafics coloniaux participant à ce mouvement.

N'ayant plus accès aux régions productrices de sel et de soie, les Hollandais doivent aller directement dans les régions productrices (Méditerranée, Baltique et mer Blanche). Le cadre de la mission change : il ne s'agit plus seulement de protéger les troupes à terre et de détruire sur place les flottes espagnoles. Dans un premier temps, un blocus est institué couvrant la mer du Nord et la Manche, surveillant Anvers et surtout Dunkerque : 83 navires en 1587, 215 en 1588 obligeant en quelque sorte les Dunkerquois à (re)devenir corsaires. Comme le remarque Ivo van Loo, la course néerlandaise à la fin du XVI^e^ siècle est « davantage un instrument fiscal dans le cadre de la politique financière des villes rebelles et des provinces [...] »[{155}].

D'emblée, les *gueux* et leurs successeurs ont ciblé les pêcheurs flamands. Dunkerque avait l'habitude depuis un siècle d'armer en guerre des bâtiments pour protéger ses harenguiers (parfois 300 *busses*). Les corsaires dunkerquois s'étaient illustrés, prenant sur les Normands et sur les Anglais lors du dernier conflit du règne de Charles Quint. La contre-course engagée à l'époque, répond à la violence par la violence : les corsaires hollandais sont considérés comme pirates et pendus, parfois après avoir été mutilés. Se

substituant à la pêche, la course est d'autant plus intéressante que la guerre entre l'Angleterre et l'Espagne ouvre d'autres terrains de chasse. Une flotte royale est basée à Dunkerque (*Armada de Flandres*) et le duc de Parme l'institue comme amirauté. De son côté le « Magistrat » (nom donné à la municipalité dunkerquoise) arme aussi des vaisseaux en course. Les opérations, avec les corsaires privés, donnent souvent lieu à des combinaisons à trois. Entre 1585 et 1607, les corsaires dunkerquois ramènent 258 navires de pêche zélandais. Selon Patrick Villiers, de 1598 à 1607, ce sont probablement une trentaine de corsaires qui arment chaque année, soutenant l'*armada* qui se charge des plus grands vaisseaux{156}. La trêve de Douze ans passée, Dunkerque redevient le moteur de la course hispano-flamande en mer de Manche.



Carte 4. Contester les monopoles ibériques au XVIe s.

Course et piraterie en Europe de l'Ouest et aux Antilles : des dernières guerres de Religion aux premiers conflits économiques (1604-1660)

Roberto Barazzutti et Philippe Hroděj
Administrateur Société française d'Hisore maritime
Maître de conférences, Université de Bretagne-Sud (Lorient)

La période qui court du début du XVII^e^ siècle jusqu'à la décennie 1660 constitue une période d'intense conflictualité de par les mers et les océans. Paradoxalement, c'est une des périodes les plus méconnues. Si les traités de Westphalie, qui mettent fin aux guerres de Trente Ans et de Quatre-vingts ans, annoncent les prémices de conflits futurs dans lesquels les objectifs économiques et coloniaux se révèlent au grand jour, la gestation a bien lieu durant ces premières décennies du Grand Siècle, des points de vue militaire, technique et maritime. En effet, ce que G. Parker{157} a qualifié de « Révolution militaire », disons mutation, concerne aussi la mer avec la mise en place de marines permanentes qu'accompagne un renforcement du contrôle social et économique des sociétés, ainsi qu'une augmentation de la puissance de feu des navires, conduisant à un changement dans la conduite

stratégique de la guerre maritime. Un cap est franchi au milieu du XVII^e^ siècle. Les recherches de J. R. Bruijn et J. Glete sont éclairantes{158}. L'utilisation des corsaires par l'État est liée à sa puissance. Lorsque celle-ci est suffisante et que la politique maritime est volontariste, l'État préfère privilégier une flotte de guerre. En 1585 comme en 1600, l'Espagne tient le haut du pavé avec 51 vaisseaux ce qui équivaut à peu près aux flottes anglo-hollandaises (64 puis 75 vaisseaux). Chacune de ces trois puissances accroît par la suite ses effectifs, particulièrement les Provinces-Unies talonnées par l'Angleterre. Les arrangements sont encore possibles. La Couronne espagnole délègue auprès de constructeurs privés subventionnés, tout en gardant la main sur un cahier des charges très réglementé en vue d'une normalisation, que ce soit à Bilbao, Saint-Sébastien ou Pasajes. Les galions nouveau modèle (ou *galions rapides*) sont davantage spécialisés pour la guerre qu'ils l'étaient auparavant tout en conservant un apanage commercial. Chaque amirauté des Provinces-Unies est équipée d'un arsenal relativement restreint, car il faut éviter de conserver trop de navires. Le processus va à contre-courant de l'entreprise espagnole, les chantiers construisent des vaisseaux qui sont revendus quelques années plus tard aux particuliers. Le complément des escadres se fait par louage. Au vu de l'importance de la flotte marchande, cela ne pose pas de problème. En Grande-Bretagne des navires privés continuent à être utilisés comme auxiliaires navals, bien que sous le règne de Charles I^er^, le programme de construction initié permet à certaines escadres d'être exclusivement composées de navires royaux. Oliver Cromwell contribue à l'accélération de ce programme, la marine parlementaire étant clairement un outil d'enrichissement possible. Entre-temps, une nette différence se fait sentir quant à la nature d'un vaisseau. Pour ne parler que de coût, en 1642, un vaisseau hollandais de 57 canons nécessite de débourser 42 000 florins, soit »3 620. En 1692, les Anglais paient 83 000 florins, soit »9 150, pour le même type de vaisseau soit près du double. Les dépenses s'accroissent donc considérablement tandis que d'autres facteurs entrent désormais en ligne de compte, la course aux armements navals ne revêtant pas qu'un aspect numérique. Jusqu'à présent, la puissance navale de l'État se satisfaisait d'objectifs limités comme envoyer des troupes et des marchandises à un point désigné et empêcher l'ennemi d'avoir cette capacité, d'où une politique au coup par coup sans grande planification. Les batailles navales laissaient d'ailleurs, de par la position des canons sur les châteaux et gaillards, une large place à

l'abordage, au combat au corps à corps. En 1588, pour constituer son armada, l'Espagne avait réquisitionné de grands navires marchands faiblement armés{159}. L'arquebuse, le mousquet, l'arc, le pot incendiaire étaient, avec le brûlot, les principales armes utilisées des deux côtés. Tout change dès les premières décennies du siècle suivant. Le vaisseau de ligne se profile, compromis entre la puissance de feu renforcée – et donc le poids conséquent de l'artillerie de gros calibre – et la stabilité d'une plate-forme que le vent fait se mouvoir. Le tâtonnement a été ponctué de catastrophes, de la *Mary Rose* à la *Couronne* en passant par le *Wasa*. En Grande-Bretagne, les experts, tirant sans doute les leçons de la formation adoptée par Tromp en 1638, poussent à l'attaque en ligne de file en tirant des bordées sur le travers pour maintenir une ligne de feu, ce qui oblige à combler les brèches et garder son rang en étant attentif aux mouvements décidés par le commandant en chef : il n'y a plus de place pour un navire marchand dans un tel dispositif. La course s'adapte et conservera la pratique de l'abordage de l'ennemi jusqu'à en faire une spécificité. Elle avait fait le tour du monde avec Drake et Cavendish. Elle s'étoffe et se diversifie désormais conservant nonobstant ce rôle de pompe à finances. Au cours de cette période d'une soixantaine d'années, la course ou guerre de course se structure, achève sa mutation juridique, joue un rôle dans les stratégies de conquête et de défense des gouvernements européens en englobant le monde colonial.

La Grande-Bretagne ou la *Navy* pirate

Le traité de Londres (1604) présente d'emblée une double conséquence. Tout d'abord, il fait opérer un retour à la piraterie. Elle se développe dans d'autres directions, étend son rayon d'action et atteint son point culminant vers 1615 pour finalement disparaître presque intégralement au cours des années 1620. Le second versant des effets du traité, corolaire du premier, est de favoriser une course illégale, qui profite du prolongement de la guerre jusqu'en 1609 entre Espagne et Provinces-Unies. L'organisation de ce que C. M. Senior nomme *the confederation of Deep-Sea Pirates* est digne d'intérêt en ce qu'elle servira de modèle dans des structures ultérieures et ce jusqu'à nos jours{160}. S'y trouvent des bases discrètes sur les côtes sud de l'Irlande, avec un hivernage au Maroc (la Mamora), alimentées par des

marchés permettant d'armer les navires, de réunir des équipages, de les distraire et de les plonger dans l'endettement, l'objectif principal de ces bases étant d'écouler le butin. Cette économie d'avant blanchiment fonctionne grâce à la complicité intéressée des colons anglais en Irlande, des marchands et négociants maures, juifs, hollandais, italiens et même espagnols qui utilisent le port de Livourne comme entrepôt pour la Méditerranée. Les bancs au large de Terre-Neuve, les graves de la Grande Île sont des zones de prédation où de façon saisonnière, avec l'arrivée des pêcheurs, les écumeurs des mers trouvent à compléter les équipages, du matériel de rechange et des vivres. Au moment de la dislocation, l'expérience acquise se révèle précieuse. Des pirates se font renégats au service de la Porte ou à Salé la marocaine, ou servent le grand-duc de Toscane dans l'autre camp. D'autres enfin prennent la route des *West Indies*. La démonstration est faite : pour préserver son unité et déployer sa force, une telle société doit bénéficier d'infrastructures, de relais parmi les populations, et nécessite aussi de ne pas se couper du commerce et de disposer de bases sûres. L'intention de Grenville puis de George Clifford était de faire de Puerto Rico une base anglaise. Walter Raleigh marque l'île de Trinidad comme un point d'attache intéressant, permettant d'accéder autant aux côtes guyanaises et brésiliennes qu'à celles de Terre-Ferme. La flibuste antillaise saura s'en rappeler à partir de Saint-Christophe dès 1623, Providence et la Tortue dès 1630.

Sous Jacques I^er^ Stuart comme sous le règne de son fils, Charles I^er^, l'engagement naval n'offre que peu d'intérêt si ce n'est la grande confusion entretenue à l'égard de la France et de l'Espagne jusqu'en 1630. J. Appleby dans sa thèse montre que l'entourage de George Villiers, fait duc de Buckingham, se livre à des activités frauduleuses dont des actes de piraterie exercés à l'encontre de marchands français : Kenelm Digby parmi les capitaines corsaires et John Hippisley parmi les armateurs{161}. La suite est plus difficile à appréhender. La guerre civile couve pour éclater dès 1638. Mutineries et rebellions favorisent assurément les actes de corso-piraterie. Sous la direction de Cromwell le Parlement croupion (*Rumb*) remet en place une marine. La *Navy* se dote d'une centaine d'unités entre 1649 et 1652, début de la première guerre anglo-hollandaise. Un quart provient d'achats mais aussi de prises. Elle s'étoffe en personnel, devenant une force majeure au service de la politique étrangère et coloniale, nettement plus agressive qu'auparavant. Le *Lord Protector* s'oppose à l'Espagne comme

championne du catholicisme, à la France qui soutient Charles II et aux Provinces-Unies, pourtant coreligionnaires, pour des raisons commerciales. Les royalistes, depuis les côtes françaises, irlandaises, flamandes ou antillaises, utilisent la course, la seule arme dont ils disposent désormais sur mer, avec tous les dangers qu'elle peut provoquer en matière diplomatique. Il paraît peu probable que les pertes, même considérables, aient été en mesure de déstabiliser le commerce britannique qui connaît une expansion remarquable durant le *Commonwealth*. Face aux grands amiraux de Cromwell (*generals at sea* Robert Blake, Richard Deane, George Monck et William Penn), le prince Rupert, avec quelques vaisseaux appuyés de corsaires irlandais, constitue une flotte d'une trentaine de voiles qui infeste les côtes infligeant des pertes importantes. L'Irlandais Thomas Plunket attaque en meute des convois, d'autres corsaires pénètrent dans la Tamise, désorganisent les pêcheries, rançonnent de petites prises, saisissant des navires transportant du grain pour le marché de Londres. Des capitaines français courent sous commission de Charles II comme Thimoleon Hotman de Fontenay ou le chevalier Anglure de Bourlemont. La situation ne s'améliore que lorsque les îles Anglo-normandes et celle de Man sont à nouveau contrôlées par Cromwell ainsi que les ports irlandais. Le prince Rupert est pourchassé par Robert Blake en Méditerranée, aux Açores, à la Barbade jusqu'aux îles Vierges. Les corsaires français profitent également de la situation, notamment en Méditerranée ou sur la route du retour. En 1649, la *Levant Company* annonce la capture de huit navires pour 300 000, en 1650 dix-huit captures pour ;500 000. En représailles, les Anglais reçoivent l'ordre de prendre sur les Français. En septembre 1652 Blake, s'empare de la quasi-totalité de la flotte de Vendôme, venue défendre Dunkerque{162}. Devant les protestations, le Parlement croupion indique que le pays n'est pas en guerre contre la France et que ces vaisseaux peuvent être échangés contre les prises faites les dernières années. La *Navy* pirate comme outil de persuasion ? Mazarin doit ravaler sa fierté (*to swallow his pride*) et envoyer un négociateur.

La guerre contre la Hollande court de 1652 à 1654. Elle est la conséquence directe du premier *Navigation Act* voté par le *Rump* en 1651, ainsi que de plusieurs incidents navals et d'un fort ressentiment anglais après le massacre d'Amboine. Il s'agit d'une guerre d'escadres où s'affrontent de grands amiraux. Maarten Tromp et Robert Blake sont tour à tour victorieux, mais Tromp est tué à la bataille du Texel (juillet 1653) et les

États acceptent le *Navigation Act* au traité de Westminster. Ils acceptent également la présence de navires anglais en mer du Nord et en Baltique, ce qui permet à Cromwell de négocier avec la Suède et le Danemark des accords de commerce tout en renforçant le bloc protestant. Cependant l'argent manque. Le *Lord Protector* demande »400 000 à la France pour intervenir contre l'Espagne, mais aussi »300 000 à l'Espagne pour attaquer les côtes françaises. Une fois mis en évidence l'incapacité des deux pays à payer, une opération aux Antilles est planifiée dans le cadre du *Western Design*. Elle est dirigée par Robert Venable et William Penn en 1655, sans déclaration de guerre hors un ultimatum au dernier moment sur l'obligation de libérer le commerce colonial pour les sujets anglais. Les massacres de Providence et de la Tortue alimentent le ressentiment populaire, la course reposant toujours sur la propagande. Après cet épisode de chantage diplomatique digne d'un pirate de la part de Cromwell, la course incarne le vecteur offensif du *Western Design*. Il s'agit de faire main basse sur les *Plate ships* espagnols voire de renouveler l'exploit de Piet Hein en capturant la *silver fleet* aux abords de La Havane. Ne demeure de ce projet que la Jamaïque, immédiatement transformée en repaire principal de la flibuste. La guerre est déclarée par l'Espagne comme une pure formalité. La suite appartient à la course flamande.

Les Provinces-Unies entre « guerre mondiale protestante » et monopole commercial

La course néerlandaise a d'abord contribué au respect de la prohibition du commerce avec l'ennemi. Les interlopes sont menés à Flessingue dès 1584. Une petite course de compensation face aux pertes commerciales et piscicoles des Zélandais tandis que les marchands de Hollande font lever les interdictions de commerce dès 1587. Les investissements ne sont pas seulement locaux, mais proviennent aussi du reste du pays ou de l'étranger. Il est vrai que la course zélandaise est source de profits illicites. Cette pratique traîne jusqu'à ce que Philippe III, désireux d'en finir avec les rebelles et de briser une rapide expansion économique, rompe tout commerce avec les Sept Provinces. La réaction est immédiate. Le décret d'avril 1599 autorise la prise des biens et marchandises espagnoles et portugaises, tandis que tout commerce est interdit avec la péninsule

Ibérique, ce qui vaut autant pour les Néerlandais que pour les étrangers. Le champ offert à la course s'élargit considérablement en marge des blocus mis en place par la flotte de guerre de Pieter van der Does, lui-même fils de *gueux*. En 1604, les corsaires sont encouragés à se rendre aux Indes occidentales, en Guinée et au Brésil et pour ce faire, le prince Maurice accepte, en 1606, de réduire à 3,3 % sa part des prises enregistrées au sud du tropique du Cancer. C'est la première raison à l'élargissement géographique des activités corsaires. L'essor du commerce maritime entraîne encore la course dans son sillage. Les marchands néerlandais emportent avec eux une commission et recourent à la force lorsque l'occasion se présente : le *Lion Nageur* (*Zwemmende Leeuw*) de Balthasar de Moucheron capture deux caravelles espagnoles (33 000 florins), revendues discrètement à La Rochelle. Deux navires de Hoorn destinés au transport de sel interceptent une barque espagnole de retour de Santo Domingo : deux exemples, des proportions différentes, mais une habitude que les amirautés essaient d'instaurer, celle de prendre une double commission au commerce et à la guerre. Il s'agit de renflouer les amirautés en préconisant une course offensive, notamment sur la route de l'Asie. Jusqu'en 1609, une trentaine de caraques portugaises sont capturées dont la *Santa Catarina* qui rapporte 4 millions de florins. Très embarrassée, la Chambre amstellodamoise de la Compagnie est obligée de recourir aux services de l'avocat Hugo de Groot (Grotius) pour justifier cette capture. Mais la pénurie liée à la guerre entraîne également cette (re)conversion. Ainsi, en 1605, une importante flotte espagnole reçoit la mission d'anéantir les interlopes de Hoorn et Enkhuizen à Punta Araya : plusieurs navires chargés de sel sont surpris, les équipages noyés, torturés ou pendus obligeant les marchands à mieux armer leurs bâtiments.

À la même époque, la paix de Londres (1604) oblige Jacques I^{er} d'Angleterre à prendre des mesures contre la piraterie. Mais cela revient à délayer le problème tant la haute aristocratie, les grands marchands et les autorités et populations locales s'étaient accommodés de ce type de guerre. La course perdure mais sous commission néerlandaise. Les Anglais ont alors une part importante dans l'essor de la course, notamment à partir des villes-garnisons de Flessingue, Brielle ou Middelbourg où le conseil des *Merchant Adventurers* a recours à la société des marchands de lin qui s'y est établie au moment du déclin d'Anvers. Ces Anglais prennent des navires sur les Luso-espagnols de chaque côté de l'Atlantique : en 1605, 60 % des

prises ramenées en Zélande sont anglaises. Les Espagnols le savent, mais les 37 plaintes portées devant le *Private Council* du roi d'Angleterre n'aboutissent pas ou pire, lorsque Jacques I[er] défend toute entreprise de collaboration avec les étrangers, ses corsaires s'établissent en Irlande ou aux Provinces-Unies, y intégrant des équipements et des capitaux. Rien de durable, rien de solide, la volonté de faire fortune à bon compte et le risque de radicalisation qu'il faut enrayer par l'amnistie. En effet, les corsaires hollandais ou anglais qui se voient soumis à un examen de la part des amirautés quant à leurs desseins, tournent pirates. La navigation française souffre particulièrement, les navires capturés étant liquidés en Barbarie, dans les îles Anglo-normandes. Finalement, les États Généraux, sous la pression d'Henri IV, suppriment la plupart des commissions. En 1606, une proclamation impose aux corsaires de regagner leur port afin de renouveler leur commission, les nouvelles ne sont remises qu'après le dépôt d'une caution de 20 000 florins, destinées à dédommager d'éventuels actes de piraterie. Maurice de Nassau a constitué sa *Grande Barrière*, politique statique et défensive basée sur les rivières et les digues. En 1605-1606, une ligne de défense est établie, à base de maisons fortifiées (*blockhaus*), reliées par des remparts au nord de Zwolle, le long de l'Ijssel et de la Waal. Les villes renforcent leurs fortifications, abritées au-devant par des zones peu peuplées, de marais et grandes forêts. Les attaques par terre deviennent très difficiles. Celles par mer impossibles. La nécessaire accalmie que fut la trêve de Douze ans, est signée en 1609 à la suite d'un armistice négocié deux ans plus tôt.

P. Emmer rappelle que l'expansion néerlandaise hors d'Europe n'a ni porté de préjudices sérieux aux pouvoirs ibériques, ni produit de bénéfices importants avant la trêve de Douze ans entre l'Espagne et les Provinces-Unies, c'est-à-dire avant 1609{163}. Mais les États partout poussent leurs pions, vers l'Asie avec les vaisseaux corsaires de la *VOC* (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* ou Compagnie néerlandaise des Indes orientales), en entamant des échanges réguliers de marchandises sur les côtes africaines et en ramenant du sucre depuis le Brésil vers Amsterdam. Ils s'établissent sur la Côte sauvage en Guyane pour le tabac et, au-delà, vont quérir du sel sur les côtes vénézuéliennes (Punta Araya) chaque fois qu'il leur est interdit d'en prendre à Setubal. Henry Hudson reconnaît le fleuve portant son nom dès 1609, au service des Néerlandais et les navires marchands des Provinces-Unies ont depuis longtemps pénétré en mer de Barents et dans la

mer Blanche. Jusqu'en 1621, dans ce mouvement visant à maîtriser l'océan Atlantique et à en franchir les limites (Lemaire et le cap Horn en 1615), la course n'affecte qu'indirectement le grand commerce luso-espagnol. Les *indiamen* portugais, par exemple, doivent changer leurs routes pour éviter les corsaires néerlandais ce qui augmente le risque de naufrage, de l'ordre de 25 % à cette époque. La course lointaine reste marginale, la navigation hors eaux européennes jusque dans les années 1630 ne concerne que 5 à 6 % des navires et sans doute 12 % des gens de mer. Mais la trêve a été mise à profit chez les Orangistes pour préparer une reprise ambitieuse des hostilités. Dans le théâtre atlantique, la course revêt d'emblée une forme inusitée, celle d'une Compagnie, la *WIC*, quand bien même les objectifs seraient plus larges. Passés les déboires qui mettent un terme aux grands rêves de conquêtes initiaux, les directeurs de la Compagnie privilégient les entreprises de pillage. C'est par le butin que les actionnaires sont d'abord fidélisés, les intérêts versés entre 1623 et 1637, allant de 25 à 75 %. Piet Hein pille les navires au mouillage dans le port de Bahia en mars 1627, le butin est de plus de 2 500 caisses de sucre. La patache du Honduras est interceptée, avec de l'argent, de l'indigo, du cacao pour plus d'un million de guilders. Cette année-là, la Compagnie s'empare de 55 navires luso-espagnols. Le meilleur est à venir avec, l'année suivante, la capture de la majeure partie de la *flota* de Nouvelle-Espagne dans la baie de Matanzas (à l'est de La Havane) : Hein ramène pour 11 millions de guilders (15 millions de florins) en métal précieux et en marchandises tropicales (les deux tiers des dépenses militaires annuelles des États). Si les tentatives ultérieures sont moins heureuses, ces opérations de course ont permis de financer la reprise des projets coloniaux de la Compagnie, particulièrement la prise de Recife en 1630 avec les débouchés africains inhérents. 547 navires luso-espagnols sont capturés (8 millions de florins) entre 1623 et 1636, soit une quarantaine en moyenne annuelle, de quoi expliquer par la suite, selon P. Villiers, la baisse du commerce transatlantique espagnol qui passe de 40 000 à 30 000 tonneaux entre 1635 et 1645{164}. Entre 1646 et 1648, la *WIC* réalise encore 220 prises portugaises, anglaises, françaises et même hollandaises sans compter celles faites sous licence de la Compagnie.

La course n'est pas que l'apanage de compagnies de commerce. La flibuste néerlandaise est active dès les premiers établissements guyanais ou antillais (Curaçao). De l'autre côté de l'Atlantique, la Zélande s'affirme comme le fer de lance corsaire des États, de par sa proximité avec les zones

de chasse et la force du parti orangiste. Entre 1598 et 1609, la vente de 43 navires et de leurs marchandises avait produit un revenu brut de 2 millions de florins. Entre 1619 et 1648, celle de 622 prises à Flessingue ou Middelbourg en produit 25 millions. Quelques grands noms de la marine néerlandaises y font un passage dont l'illustre Michiel Adriaen de Ruyter.

L'Espagne ou la contre-course dunkerquoise

Les assauts des corsaires français puis des *Sea Dogs* auxquels finissent par se joindre les *Watergeuzen* obligent les autorités espagnoles à se protéger. L'architecte italien Juan Bautista Antonelli (1616), demeuré jusqu'en 1599 en Amérique, travaillait à fortifier Carthagène dès 1586 puis Santo Domingo (1589), San Juan de Ulua, la Vera Cruz, La Havane, Panama (1594), Portobelo (1597) ainsi que San Augustin et Santa Helena en Floride. Avec la reprise de la guerre, Madrid entend accentuer le programme de construction et de renforcement des forteresses. Philippe IV et Olivares décident en outre la construction d'une flotte de 6 à 7 gros navires portant de 20 à 50 canons, dont la mission est de stationner aux Antilles pour intervenir contre de faibles escadres ennemies ou se joindre à une *flota*. L'*Armada de Barlovento* doit aussi visiter tous les ports espagnols chaque année et les purger des marchands interlopes et des flibustiers. Cette armada n'est toujours pas opérante en 1640 et n'interviendra réellement qu'à partir de 1676. Dans tous les cas, ce programme se traduit par un renforcement de la pression fiscale. J. I. Israël parle de 350 000 ducats par an pour la vice-royauté du Pérou et 250 000 pour celle de Nouvelle-Espagne, sans oublier les 400 000 ducats pour l'armada à partir de 1628, soit en théorie plus de 1 million de ducats par an (un pamphlet hollandais annonce 5 millions de guilders par an dès 1630)[{165}]. Ces dépenses sont autant d'argent qui n'est pas investi sur le théâtre militaire européen. Cette guerre de course a donc des répercussions sur les opérations terrestres en matière de financement. Malgré les apparences, il serait inexact de voir en l'Espagne une victime de la course. En réalité, la couronne espagnole a parfaitement su l'exploiter et en tirer profit là où elle produisait des résultats, comme à Dunkerque et dans les provinces atlantiques. Dès la rupture de la trêve en 1621, Nieuport, Ostende et Dunkerque se lancent à nouveau dans la course.

Rappel utile. L'Espagne et donc les Flamands sont en guerre contre les Provinces-Unies de 1621 à 1648. Dès 1640, l'indépendance lusitanienne fait des caraques portugaises une proie potentielle. Entre 1625 et 1630 puis entre 1655 et 1660, la guerre est menée contre l'Angleterre. Quant à la France, la guerre ouverte commence en 1635 et dure jusqu'en 1659. Cette tranche d'histoire où la course flamande est au service de l'Espagne dure jusqu'en 1646, date où les Français s'emparent momentanément de Dunkerque. Elle se limite ensuite à Ostende et Nieuport. L'archiduc Albert étant décédé en juillet 1621, son épouse Isabelle est considérée comme une simple gouvernante et l'Espagne reprend possession des Pays-Bas. Cette année-là, Philippe III meurt, Philippe IV qui n'a que 16 ans accorde sa confiance au duc de Lerma puis à Gaspard de Guzman, comte-duc d'Olivares. La crise financière se déclare en 1627. De fait, le siège de Breda a beau être une victoire fameuse (1625), l'opération a été coûteuse en hommes et en argent. Maintenir et consolider les frontières du royaume d'Espagne revient cher à la Couronne qui se trouve désormais à court de moyen. Olivares et ses conseillers cherchent alors à affaiblir les ressources maritimes ennemies. Pour ce faire, ils favorisent un vaste programme de construction navale (80 unités) et décident de redonner à Dunkerque son rôle éminent de base et de quartier général de l'*armada* destinée à la guerre économique (attaque des convois et des flottes de pêche). Comme le souligne R. Baetens, il faut une fois de plus renoncer à établir une ligne nette de partage entre les corsaires particuliers{166} et les galions de *l'armada des Flandres*. Dès 1626, Dunkerque redevient siège d'une amirauté tandis que le Conseil de l'Amirauté se rétablit à Bruxelles. Les trois juges qui composent cette instance décident des prises, ne faisant plus de distinction entre navires de l'*armada* et corsaires particuliers. La procédure d'administration des prises dépend donc du jugement de Bruxelles. Les biens et richesses des courses sont placés sous la surveillance d'un dépositaire tout au long du procès en attendant d'être vendues ou restituées{167}.. Ce même conseil délivre les lettres de marque, notamment selon des critères de taille du capre. Le navire doit faire au moins 50 lasts (100 tonneaux), et doit alors embarquer 10 canons de 3 à 6 (livres de poids), 18 à 20 mousquets, 24 piques longues, 24 courtes, 40 matelots et 20 soldats. La progression des armes et des équipages se fait selon l'accroissement du tonnage.

Il est certain que durant ce conflit, la course et l'armada flamandes ont bénéficié du manque de coordination entre les cinq amirautés néerlandaises : intérêts opposés et luttes intestines entre amirautés, villes ou marchands, l'administration navale s'est révélée incompétente selon Bruijn{168}. Elle est livrée au bon plaisir de quelques centaines de *régents* dans les villes et de nobles à la campagne. Le résultat, du moins au début, est souvent un départ tardif des vaisseaux, une obéissance aléatoire aux ordres. Les villes hollandaises vont devoir recourir à l'initiative privée pour protéger les navires marchands. Ces marines privées, officielles en 1631, s'éternisent jusqu'en 1656 pour former une marine parallèle très indépendante. Il n'est pas possible de détailler la trame événementielle ponctuée d'actions héroïques de part et d'autre. Un Piet Hein est tué en 1629 en tentant d'empêcher deux bâtiments de l'*armada* de rompre le blocus de Dunkerque ; Marteen Tromp, son lieutenant, cache sa mort pour continuer le combat. La même année, l'amiral Michel Jacobsen meurt à la tête de trois galions dunkerquois. Lors d'un terrible combat opposant une flotte hollandaise et deux frégates dunkerquoises, l'amiral néerlandais Cornil Jansen trouve la mort (1632), toujours contre le redoutable Mathieu Rombout. Si Jacques Colaert, amiral, meurt dans son lit en 1638, le vice-amiral Michel Dorne ou de Horn est tué devant l'île de Ré en 1641, face à une escadre française. Mathieu Rombout, second de Jacques Colaert, meurt à son tour face aux Hollandais quelques mois plus tard. À noter que Colaert, Rombout ou Horn ont tous fait leurs premières armes comme capitaines de capres et sont issus de familles liées à la course.

Ces capitaines corsaires, devenus amiraux au sein de l'*armada*, se sont-ils enrichis ? Si Baetens répond par l'affirmative, force est de reconnaître qu'ils meurent rarement dans leur lit et qu' « il y a plus de riches veuves que de riches capitaines ». La répartition de ces fortunes montre que le capitaine est fréquemment intéressé dans l'armement de son navire. Selon R. Baetens et P. Villiers, le nombre de captures faites par les capres varie de 106 à 252 par an, tandis que l'*armada* ramène peu de prises jusqu'en 1634 avant que ce chiffre ne remonte à 57 en 1637. La priorité est au convoiement des transports de troupes et de fonds, vient ensuite la destruction des flottes de pêche : ainsi, en 1625, Francisco de Ribera et ses 12 navires détruisent 140 à 185 harenguiers hollandais au large de l'Écosse, dont 100 pour le seul port d'Enkhuizen. De même l'amiral Jacques Colaert détruit un convoi de 150 *busses*{169}. En réaction à cela, les États Généraux promettent une prime

pour tout corsaire ou bâtiment de l'*armada* capturé. Pourtant, les corsaires, par appât du gain, n'ont pas intérêt à couler leurs prises. Dans tous les cas, si l'on tient compte, selon les calculs de R. A. Stradling{170}, des 287 prises faites entre 1629 et 1638 par l'*armada*, les capres se sont eux emparés de 1 593 navires (5 fois plus), auxquels il faudrait ajouter plus de 250 navires coulés. Si l'*armada* prend moins, elle prend plus gros (155 tonneaux en moyenne pour 100 tonneaux pour les capres) et plus riche. De 1627 à 1634, les capres font pour plus de 8,3 millions de florins (le montant des prises luso-espagnoles faites par les Hollandais entre 1623 et 1636), l'*armada* pour plus de 3 millions. Il faut enfin tenir compte de l'affaiblissement de l'*armada* après la défaite des Dunes en 1639 où les Espagnols perdent 32 navires et 7 000 hommes. De quoi expliquer l'impossibilité d'intervenir au Brésil.

En tout, Stradling compte 2 114 navires pris entre 1627 et 1638, soient 250 000 tonneaux. En comparaison, la flotte de commerce britannique était estimée à 120 000 tx en 1615 tout comme celle de France (Méditerranée incluse) et de l'Espagne. La nationalité des prises montre qu'avant la guerre ouverte, donc au moment de la neutralité de la France, environ 70 % des prises sont hollandaises{171} et 25 % anglaises. Après les Dunes, la course continue bon train. Roland Baetens montre un total de 906 prises entre 1642 et 1646, pour une valeur de 6,6 millions de florins (le capital de la *WIC*). En nombre, les prises hollandaises représentent 54 % (70 % en valeur), les prises françaises 33 % (18 % en valeur) et les prises anglaises 7 % (14 % en valeur). Mais au vrai, la perte va au double pour l'ennemi dans la mesure où le butin, vendu aux enchères publiques, ne rapporte que la moitié de sa valeur réelle et qu'il est presque impossible de chiffrer la perte liée aux navires coulés ou vendus à l'étranger.

Au-delà des chiffres, le changement intervenu en matière de violence est notable. Des cartels d'échange fonctionnent. Les équipages sont généralement rapidement échangés et il n'est plus besoin de se battre *à la désespérade* sachant que l'on sera systématiquement jeté à la mer ou que les promesses de quartier ne seront probablement pas respectées. En août 1652, Dunkerque est reprise par les Espagnols. Seule ennemie de l'Espagne désormais, la France devient une cible avec 1 300 prises sur 2 110 entre 1649 et 1659. Les Bretons sont les victimes désignées, particulièrement leur flotte de pêche sur les bancs de Terre-Neuve et leurs caboteurs. Seule la guerre déclenchée par Cromwell et son *Western Design* en 1656 permettent

de relativiser ces données. Bernard Capp mentionne la perte de 150 navires en 1656, un tiers de la flotte de pêche selon des pétitionnaires, et la capture (en incluant les petits navires) de 1 200 à 2 000 bateaux, sachant que la prise de Dunkerque en 1658 ne fait que déplacer le problème à Ostende et sur les côtes espagnoles{172}. L'autre bataille des Dunes, celle remportée par Turenne en mai 1658, met les Anglais en possession de Dunkerque. Faute de revenus suffisants, Charles II doit s'en séparer en octobre 1662, à la suite de tractations laborieuses, le prix de 12 millions de livres tournois passant à 5.

Les courses françaises à l'époque du Cardinal

Des ports de Brest, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Toulon ou Marseille partent régulièrement des navires armés en course sous commission royale, voire sous celles d'autres princes, en contradiction avec la législation. On sait peu de chose sur les investisseurs, mais on reconnaît toutefois de hauts personnages de l'époque, peut-être le cardinal de Richelieu, Charles La Porte de la Meilleraye, le cardinal de Mazarin, Fouquet, ainsi que des membres de l'administration de la marine comme Jacques Regnault ou César Chappelain. Parmi les capitaines corsaires se détachent Abraham II Duquesne qui est aussi armateur, Job Forant, Mathurin Gabaret, Nicolas Gargot ou Jérôme Augustin de Beaulieu : tous officiers de la marine royale. De nombreux chevaliers de Malte font par la suite la course sous bannière française comme Amador de La Porte, oncle de Richelieu, Razilly, Des Gouttes, Forbin ou le Chevalier Paul. Les navires employés sont aussi bien des navires privés que ceux de la flotte royale. Le résultat de cette course reste difficile à saisir tant du point de vue financier que du nombre de navires pris ou détruits. Elle n'est pas si insignifiante que cela au vu des tensions diplomatiques décelées notamment avec les alliés néerlandais dont les plaintes portent sur des pertes qui vont de 5,6 à 7,8 millions de livres tournois entre 1648 et 1652.

Elle intervient des deux côtés de l'Atlantique. Forant et Fontenay incarnent ce passage à l'action flibustière aux Antilles. Le début du siècle est marqué par un ralentissement des armements flibustiers depuis le Ponant au profit du commerce interlope. Ce négoce dérange tout autant les autorités espagnoles qui prennent des mesures draconiennes : interdiction

de la culture du tabac au Venezuela, dépeuplement des parties nord et ouest de Saint-Domingue. Comme le souligne Jean Pierre Moreau, les troupeaux sauvages se multiplient offrant aux dégradés de tous poils une activité nouvelle de boucaniers tandis que la pénurie de tabac fait envisager des établissements susceptibles de compenser cette perte et de dépasser les anciens profits{173}. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre les expéditions guyanaises de Jean Moquet, de La Ravardière ou de Razilly. Saint-Christophe est la mère des Antilles, pour les Anglais comme pour les Français. Sur l'acte de constitution de la compagnie fondée par Belain d'Esnambuc il est précisé que les colons « rapporteront ce qu'ils auront pris et recouvert sur les pirates et gens sans aveu, et sur ceux qui empêchent aux marchands français et alliés la navigation du côté du Sud, au-delà du tropique du Cancer et premier méridien des Essores du côté de l'Ouest ». La course figure donc en bonne place dans le programme officiel. Les Saintes offrent rapidement un repaire aux flibustiers, à l'écart de la colonie, et les armements des Frères de la côte peuvent dorénavant se constituer depuis cette base où il est loisible de faire de l'eau, du bois et raccommoder les navires. Comme par ailleurs Esnambuc revient de France avec l'autorisation de délivrer des commissions, Moreau détermine logiquement l'année 1627 comme point de départ de la flibuste antillaise, même modeste, encore parfois étayée depuis la métropole comme c'est le cas avec l'escadre de Cahuzac. Les planteurs de tabac embarquent également sur les navires flibustiers entre deux récoltes. Le provenu des prises est écoulé sur place troqué contre du tabac. L'île de la Tortue se substitue progressivement à Saint-Christophe et aux Saintes. Après l'opération espagnole meurtrière de 1634, les rescapés réoccupent la petite île avec une alternance entre domination française et anglaise jusqu'à ce que François Le Vasseur s'approprie la Tortue qui devient une base flibustière de première importance à partir de 1641. En 1653, sept navires flibustiers basés à la Tortue reçoivent commission du gouverneur à quoi s'ajoutent tous les corsaires de passage. Au moment où, par défaut, l'amiral Penn s'empare de la Jamaïque, les Français occupent définitivement la Tortue et la Grande Terre lui faisant face. Bertrand Ogeron sieur de la Bouère devient le premier gouverneur nommé par le Roi au nom de la Compagnie. La flibuste a encore peu de moyens : les navires sont de petit tonnage, les opérations souvent nocturnes pour ménager l'effet de surprise et les campagnes assez courtes, Exquemelin parlant de huit jours de vivres. Les capitaux sont

fournis par les habitants, souvent le gouverneur (qui possède des bâtiments) ou ses officiers, des contrats de société sont passés par des flibustiers qui accueillent à bord des boucaniers. À la Tortue, les lieux de débauche ne manquent pas, de quoi perdre en quelques heures tout son bien et s'endetter pour repartir. Progressivement, la flibuste devient numériquement plus importante. En quelques années, Ogeron parle de 1 600 à 1 700 hommes qui rejoindront bientôt leurs homologues anglais, plus puissants encore, pour des opérations de grande envergure.

Aussi, il semble qu'il faille corriger l'affirmation d'Auguste Toussaint selon lequel « la longue résistance des corsaires huguenots provoqua chez le Cardinal une telle aversion pour la course qu'il resta toujours un ennemi de ce genre de guerre, préférant s'attacher à doter la France d'une véritable marine militaire qu'elle ne possédait pas encore{174} ». Sans doute également ces courses ne sont que l'aveu d'une certaine impuissance sur mer : de la « bricole » qui sera érigée en système sous l'influence des pratiques dunkerquoises.

Les ressorts de la course ponantaise sous le règne louis-quatorzien

Philippe Hroděj
Maître de conférences
Université de Bretagne-Sud (Lorient)

Les années 1660 marquent un tournant dans la façon de faire la guerre et plus précisément dans la façon de traiter les prisonniers. Partout en Europe occidentale, si les frontières ne sont pas stabilisées, du moins les États ne sont plus contestés : les Provinces-Unies avec les traités de Westphalie, bientôt le Portugal avec la fin de la guerre d'Indépendance en 1668. Il n'est plus besoin de se « défouler » sur l'ennemi qui demande merci comme cela s'était longtemps pratiqué avec, sur mer, les fameux « bains de pieds à la dunkerquoise » consistant à noyer les prisonniers. Il est étonnant de voir à quel point les cartels d'échanges des captifs sont relativement efficaces, bien avant la période où le Royaume-Uni, au vu de la faiblesse des gens de mer français, s'avisera de retenir les prisonniers sur des pontons-mouroirs. Certes, les Anglais se font remarquer par le traitement réservé aux Irlandais ou Anglais catholiques capturés sur des corsaires. Certes, les prisons

favorisent de toutes les façons les maladies et, l'épuisement aidant, accentuent la mortalité : un tiers de l'équipage de la *Valeur* capturée en 1705 ne revient pas. Mais à l'époque de Louis XIV, la plupart des prisonniers français demeurent quelques mois en Angleterre, six tout au plus, souvent une quinzaine de jours en Zélande ou à Jersey. De leur côté les prisonniers anglais débarqués à Brest sont envoyés dans les châteaux de Dinan, Saint-Malo, Rennes ou Fougères en attendant qu'un paquebot ou « parlementaire » vienne les échanger. En retour par ce biais ce sont des milliers de Français qui reviennent d'Angleterre. Puisque l'on ne s'entre-tue plus pour des motifs de religion, puisque la guerre tend – si possible – à s'humaniser, il est compréhensible que la course adopte partout de semblables règles. Si cette guerre de prédation, d'aucuns parlent de guerre « industrielle », ne revêt pas les mêmes formes en Angleterre et aux Provinces-Unies qu'en France (notamment en matière de partage), la législation qui règle le jugement des prises est très voisine de ses consœurs. La situation l'exige, la guerre n'empêche pas le commerce, les besoins demeurent qu'il faut pallier ou satisfaire : le recours aux neutres ou à l'ennemi à qui l'on délivre des passeports – par valises entières à certains moments – rend nécessaire cette homogénéité. C'est aussi la raison pour laquelle le cas de la France sera surtout mis en évidence dans ce qui suit.

Le cadre juridique de la course : une législation stabilisée

Le Conseil des prises sous Louis XIV{175}

S'étant substitué à l'amiral de France, Richelieu s'entoura d'un conseil chargé des affaires de la marine et du commerce appelé alors Conseil de Marine (1627). Il s'agissait tout à la fois d'une commission extraordinaire du Conseil d'État et du Conseil privé du Grand maître. La procédure demeurait pour le traitement des prises identique à ce qui se pratiquait sous Henri de Montmorency, le dernier amiral de France{176}. Les officiers d'amirauté instruisaient et exécutaient le jugement rendu par le Grand maître, sauf quand la marine du Roi effectuait une prise. Dans ce cas, l'instruction et l'exécution revenaient au commissaire ou à l'intendant de la Marine du lieu. Lors des échouages de navires ennemis, le profit revenait au Grand maître, Richelieu recevant, quoi qu'il arrive, toutes les procédures. Quant aux recours devant le Parlement, le Cardinal les avait supprimés. Ne restait que

l'appel au Conseil privé. À la mort de Richelieu, par lettres patentes du 23 janvier 1643, le Conseil de marine avait été reconduit auprès du duc de Brézé. Ce dernier, ayant été tué à Orbitello en 1646, la charge était passée à Anne d'Autriche. La reine jugeait les prises, apparemment avec plus d'humanité et de promptitude, respectant davantage la légalité. Elle finit cependant par se défaire de sa charge en mai 1650, l'échangeant contre le gouvernement de Bretagne avec César de Vendôme. Le duc de Beaufort, son fils qui lui avait succédé en 1665, disparaissait à Candie en 1669. La charge de Grand maître fut supprimée, celle d'Amiral de France rétablie, mais ne revêtit jusqu'en 1695 que des fonctions honorifiques et lucratives. C'est souligner à quel point le jugement rendu a des implications diplomatiques, notamment les prises faites sur les neutres, qui dépassent le seul aspect financier.

Colbert, et plus encore son fils le marquis de Seignelay, profitent de la minorité des amiraux pour contrôler les opérations. Dès le début de la guerre de Hollande, il est dit dans l'article 11 de la procédure des prises, que le jugement aura lieu au Conseil du Roi. On ne parle plus de l'amiral sauf à préserver son dixième (art. 13). En réalité, le secrétaire d'État de la Marine expédie sous forme d'arrêts du Conseil des décisions prises par lui et approuvées par le Roi en particulier. Les remaniements n'y changent rien. Le secrétaire d'État juge de la validité des prises plus que le Conseil lui-même : Seignelay se fait par exemple remettre les instructions à leur arrivée, n'envoyant au Conseil que les affaires douteuses ; c'est lui qui choisit le rapporteur qui reçoit d'ailleurs, sous le prétexte de lui faire savoir « les intentions du Roi », une instruction lui indiquant dans quel sens juger la prise... À la majorité du comte de Toulouse, l'institution est pleinement rétablie (règlement du 9 mars 1695), son secrétaire des commandements, Valincour, devient secrétaire général de la Marine{177}. Si l'amiral recouvre le droit de juger les prises, les Pontchartrain prennent leurs précautions. Jérôme de Pontchartrain conteste ainsi le droit à l'amiral de juger les prises, arguant que l'ordonnance de 1681 n'en parle pas et que le Conseil reste une commission extraordinaire du Conseil d'État. D'où la formule destinée à contrebalancer cette affirmation du comte de Toulouse qui se trouve sur tous les jugements : « Nous, en vertu du pouvoir à nous attribué à cause de notre dite charge d'amiral [...] ». Mais lorsqu'il demande en 1707, étant à Toulon, l'autorisation au Roi de juger une prise sur place, son père refuse. Il ne s'agit donc pas d'un tribunal indépendant de l'autorité royale. Au vrai,

comme a pu le montrer Auguste Dumas, cette prédominance s'exerce sans abus. Le ministre n'expédie plus les jugements, ne recevant plus les procédures, et se contente de prononcer des mains levées : le cadre reste éminemment diplomatique et entend préserver, durant certaines périodes troublées, de bonnes relations tantôt avec des neutres, tantôt avec des ennemis auxquels on délivre des passeports. Depuis 1676, le Conseil des prises est composé de l'amiral comme président, des conseillers d'État et maîtres des requêtes (12 à 15) appelés ordinairement « commissaires pour les prises », du secrétaire d'État de la Marine et du secrétaire général de la Marine qui, jusqu'en 1707, n'a qu'une voix consultative. Le délai pour le retour du jugement est variable, en moyenne de trois à quatre mois. Aux Antilles, l'éloignement favorise l'autonomie des gouverneurs généraux des Îles. Ainsi, le comte de Blénac se montre particulièrement âpre au gain dès lors qu'il s'agit de percevoir un dixième qu'il s'est arrogé sans scrupule. En 1695, le comte de Toulouse fait aussi valoir ses droits dans les colonies, mais, lucide, permet à Jean Du Casse, gouverneur de Saint-Domingue, de conserver la moitié de ce dixième.

Les officiers des amirautés et leur rôle dans le circuit de la course

À la base, ce sont les officiers des 42 amirautés{178} qui instruisent et s'appliquent à constituer les documents nécessaires au jugement qui forment la liasse, celle-là même qui servira aux rapporteurs du Conseil des prises. Faire appliquer la loi, c'est surtout veiller au respect de l'ordonnance de la Marine de 1681. De toute évidence, les amirautés de Saint-Malo et de Dunkerque sont le plus impliquées dans le traitement des prises. En Bretagne, il faut attendre les deux édits de mai et juin 1691 pour que soient définitivement rétablis les huit sièges d'amirauté (Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Brest, Quimper, Vannes et Nantes). Un siège général se tient à Rennes, où les officiers doivent être reçus devant le parlement. Le siège malouin étend sa juridiction sur tout le littoral de l'évêché du même nom et d'une partie de celui de Dol, entre le Couesnon et l'Arguenon. Mais l'ordonnance de 1681, qui oblige les capitaines à ramener les prises dans le port d'armement, n'est pas suivie en Bretagne parce que l'amiral de France est aussi gouverneur de Bretagne : les corsaires ont la faculté de renvoyer leurs prises dans le port le plus proche ou vers celui le plus à même d'entreprendre une liquidation rémunératrice. Cela fait de Morlaix, Lorient ou Nantes des ports de captage de prises non négligeables.

Dunkerque, au moment de son rachat en 1662, est administrativement rattachée à la Picardie. Le subdélégué de l'intendant de Picardie est simultanément commissaire général de la Marine et lieutenant général d'une amirauté que Dunkerque retrouve en 1671. Dans presque tous les cas, les officiers de l'amirauté sont liés aux familles négociantes locales. Ce n'est ni le meilleur moyen de rendre une justice impartiale, ni celui de préserver l'intégralité des droits de l'amiral, mais cela permet une implantation pacifique : à Dunkerque, le clan des Coppens domine, que l'on retrouve, avec les Taverne et d'autres, aux charges de bourgmestres et d'échevins.

Des 64 affaires criminelles (seulement) liées à des infractions à la réglementation de la course aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles en Bretagne, 54 concernent Saint-Malo. Pourtant, ces plaintes émises à propos de pillages importants ne sont pas suivies d'effet dans les trois quarts des cas{179}. Cela en dit long sur la capacité de ces institutions à amortir les à-coups. En matière de prises, les officiers d'amirautés s'opposent souvent aux commis de la Ferme et surtout aux officiers de la marine du Roi, à Brest en premier lieu. L'instruction et la liquidation des prises sont l'objet d'empiétements systématiques que n'arrange pas le flou des textes. Certaines enquêtes de l'amirauté ont des allures de réquisitoires montés contre les officiers royaux, entre absence de contrôle des inventaires, manquements au respect des procédures, saisies des effets personnels du capitaine capturé par le capitaine preneur, auxquels on ajoute des limitations imposées par l'ordonnance, etc... Les intendants et commissaires de la Marine qui gèrent la pénurie des arsenaux parviennent aisément à convaincre le ministre. Il arrive aussi que les enquêtes internes montrent du doigt les dysfonctionnements propres, tel ce mémoire où il est dit que « quelque chose que l'on puisse dire contre les officiers de Brest, il y a cent fois plus à dire contre ceux de l'amirauté de Vannes, et toutes leurs procédures de prises sont faites d'une manière à n'y pouvoir rien comprendre ».

Les officiers de l'amirauté interviennent en amont d'une campagne de course. La précieuse commission, visée de l'amiral de France, doit être enregistrée au greffe de l'amirauté du lieu de l'armement afin de suppléer, en cas de besoin, à la perte de l'original. Valable une année, le capitaine étant le seul titulaire, elle s'accompagne du versement d'une caution de 15 000 l-t à moins que des personnes solvables – en général un armateur ou deux – ne se portent garantes{180}. Les officiers du Roi valident de leur côté

le recrutement des équipages : les commissaires des classes vérifient notamment que les matelots ne font pas partie des levées de l'année destinées au service de l'État. Au retour de sa campagne, le capitaine doit faire son rapport devant les officiers de l'amirauté dans les 24 heures, la mesure est censée éviter le pillage. Elle est en réalité inefficace, le corsaire pouvant mouiller sous le cap Fréhel pour Saint-Malo, à Camaret ou au Conquet pour Brest, à Calais pour Dunkerque, à Porquerolles pour Toulon, sachant que la plupart du temps le pillage intervient en haute mer. Cette pratique nuisant aux intérêts du Roi – de l'amiral aux fermiers – le règlement du 31 août 1710 met en place des contrôles plus poussés sans prévoir pour autant de peines afflictives.

Le pillage peut être le résultat « d'emprunts » faits sur des neutres et jamais restitués (poudre, cordages, avirons, instruments de navigation, vivres surtout), de réels brigandages voire à une interprétation large de la « robe taillée » ou « pluntrage » ou *plunje* en néerlandais{181}. L'alcool, consommé souvent immodérément, n'est pas le moindre des facteurs pour oser contrevenir. On comprend que les officiers de l'amirauté se hâtent de dresser sur place l'inventaire de la prise, en présence du procureur du Roi, de l'armateur et de son avocat, du capitaine ou de l'officier maître de prise. Un procès-verbal est rédigé. La déclaration du capitaine capturé et celles des autres prisonniers sont traduites par l'interprète ou truchement. Le procureur joint aux papiers trouvés à bord le rapport de mer du corsaire, de quoi constituer la liasse expédiée au Conseil des prises.

Lorsque la prise est jugée bonne, la vente peut avoir lieu. Les enchères se font à la chandelle éteinte et allumée trois fois. À la troisième, les marchandises sont adjugées « au plus donnant et dernier enchérisseur ». Le produit de la vente est remis au directeur de l'armement, chargé de faire le compte pour les deux tiers revenant aux intéressés et le tiers revenant à l'équipage, après décompte des frais représentant en moyenne 20 % du produit brut à savoir :

- frais du déchargement et de la garde du navire et marchandises
- droits d'entrée pour certaines marchandises au profit des fermes
- 3 deniers par livre tournois (1,25 %) pour demi-solde des matelots estropiés et veuves
- 1 denier par livre pour les hôpitaux
- dixième de l'amiral
- frais de justice et commission de l'armateur (2 %)

Les métaux précieux sont directement portés à l'Hôtel des Monnaies, payés sur le pied du tarif en vigueur par la Cour des Monnaies (34 l-t en 1706 pour le marc). S'agissant de l'équipage, l'ordonnance fixe les parts de chacun selon le grade, les blessures etc. Le rôle porté au greffe de l'amirauté autorise un calcul rapide en prenant en compte la valeur des parts en fonction de l'avance versée avant l'appareillage. Pour l'équipage, l'important est que le dépositaire ne conserve pas trop longtemps la somme lui revenant. À Saint-Malo, les délais vont de deux à dix mois, étirés également par le fait que la liquidation générale n'est réalisée qu'après la vente de toutes les prises d'une campagne où qu'elles aient été amenées{182}. Le juste prix est loin d'être acquis. Les négociants forment des « cabales » pour s'arroger des marchandises. Avec la bienveillance voire parfois la complicité des autorités, il existe un marché d'occasion de la prise. Pas de droit « antitrust », mais bien souvent un intendant qui enrage de devoir renoncer à la vente d'une prise, les enchères n'étant pas même montées à un prix minimum. Les équipages, dans le calcul du partage, souffrent aussi de ces arrangements.

Les amirautés, au maillage très étroit, ont donc des attributions tout à la fois administratives et judiciaires en matière de course{183}. Elles sont un rouage essentiel, malgré les critiques, pour comprendre à quel point la course devient une guerre industrielle pour d'aucuns, assurément une guerre de compléments indispensables notamment à la survie des populations littorales.

Les pratiques corsaires sous Louis XIV{184}

Vous avez dit corsaire ?

L'armateur choisit le navire, s'occupe de trouver les vivres, armes, agrès de rechange et des réparations. Il choisit le capitaine, surveille le recrutement de l'équipage, s'occupe des formalités préliminaires à l'instruction des prises et suit les procédures. La prise jugée bonne, il fait décharger les marchandises dans les magasins et veille à la vente. C'est lui qui tient les comptes afin de procéder à la répartition. Ce peut être une femme, le plus souvent une veuve, comme Marguerite Boscher, mère de Duguay-Trouin. Il est rare qu'un négociant soit seul armateur, il intéresse à l'affaire plusieurs autres marchands ou capitaines qui peuvent être propriétaires en partie du bâtiment ; ainsi à Saint-Malo, la moyenne est de onze associés par affaire. L'armateur devient le directeur général de

l'armement. Ses associés lui versent leur quote-part et il obtient ainsi la gérance des fonds jusqu'à la dissolution, c'est-à-dire la liquidation et la répartition des bénéfices après la campagne. La course est une entreprise par actions. Deux sortes d'armements sont possibles, en guerre c'est-à-dire une opération de course uniquement, ou en guerre et marchandises. Cette dernière possibilité permet surtout de s'affranchir de l'obligation de naviguer en convoi, de compléter les profits en cas de rencontre avec un marchand isolé et plus faible : à Saint-Malo, tous les navires partis en pêche en 1696 ont une commission « en guerre et marchandises ».

Les navires corsaires sont ceux habituellement utilisés pour le commerce et souvent avec le même capitaine. La rapidité est le seul facteur vraiment important, le corsaire doit être bon voilier. Les prises sont réutilisées selon leurs qualités nautiques comme le *Sans-Pareil*, ex-*Non Such*, monté par Duguay-Trouin de 1695 à 1697. Prises et anciens navires marchands ne suffisent pas, il faut bâtir : 17 corsaires sont construits pour Saint-Malo entre 1688 et 1697 soit 40 % du tonnage total. La période la plus active correspond au début de la guerre de Succession d'Espagne, avec près de 30 navires construits pour les Malouins en deux ans. Certains corsaires atteignent 300 tonneaux et plus. Ces navires sont généralement bien armés, la moyenne étant à Saint-Malo de 1 canon pour 10 tonneaux. La légèreté étant recherchée, Duguay-Trouin, en réarmant le *Sans-Pareil*, ne lui fait porter que 42 canons alors qu'il est percé à 50. En cas de chasse par un « marchand de boulets », il faudra « légir » le bâtiment, c'est-à-dire jeter à la mer la chaloupe, les canons, les avirons, défoncer les barriques d'eau, se débarrasser des ancres, chaînes, grappins, agrès de rechange... et attendre la nuit.

Toutes sortes d'esquifs font la course, à l'instar des capres anglo-normands, sorte de poussière navale allant de la barque ou la corvette de 40 à 50 tonneaux aux chaloupes (galiotes, brigantins et dogres) de 5 à 20 tonneaux, portant quatre canons voire un seul avec une vingtaine d'hommes fortement armés. À Saint-Malo, en 1695, le *Villeroy* de 10 tonneaux porte deux canons et la corvette l'*Audacieuse* de 8 tonneaux possède tout de même deux pierriers. C'est une question de crédibilité et aussi la seule possibilité pour éviter l'abordage. Cette petite course permet de chasser dans les eaux côtières britanniques, dans les baies et les rias du Devon et de Cornouaille comme en mer d'Irlande où l'on puise les blés et harengs d'Angleterre, le charbon gallois ou la viande et le beurre irlandais, des bois

et des passagers. À Dunkerque, les armateurs sont encore attachés à la barque longue, mais pontées, bien adaptées à la course côtière et utilisées pour l'escorte des convois. C'est ainsi qu'a commencé à s'illustrer le Boulonnais François Panetié. La moitié de l'armée corsaire est constituée de bâtiments de huit canons ou moins. 80 % des corsaires armés à Dunkerque entre 1672 et 1678 jaugent moins de 100 tonneaux, 75 % entre 1688 et 1697, 60 % entre 1702 et 1713 (50 % à Saint-Malo). C'est sur le *Roi David*, de 35 tonneaux, que Jean Bart obtient sa première commission en 1674. Le tonnage s'accroît donc dans toutes les bases corsaires, quand bien même les grosses frégates sont le fait des Malouins, habitués à une navigation isolée et ayant besoin de tels navires pour d'autres types de voyages pour la traite négrière, la mer du Sud et les Îles d'Amérique. À Dunkerque, seules huit frégates de plus de 400 tonneaux sont armées entre 1688 et 1712. Comme à Saint-Malo, la construction de corsaires y est néanmoins importante. L'efficacité sur mer de ces navires est de moins de deux ans, d'où un renouvellement de la flotte rendu nécessaire par les captures{185}, les naufrages ou l'usure à la suite de plusieurs armements dans une année – les campagnes ne durant que deux mois à Dunkerque contre quatre à Saint-Malo – alors qu'un navire de pêche peut naviguer 10 ou 15 ans avec des refontes. Pour les capres dunkerquois, le sapin, souvent à peine sec, est utilisé et non le chêne et, s'il n'est pas capturé, il est réutilisé passé cette période comme caboteur, ayant perdu ses qualités nautiques. La constitution du capital a donc une durée limitée à ces courtes campagnes, la dissolution de la société étant prévue et avec elle le bénéfice est escompté. Les navires corsaires sont choisis parmi les meilleurs ou les plus jeunes, mais en réalité ce choix n'est pas réellement orienté vers une forme spécifique. La course qui est éphémère, qui s'adapte au temps de guerre et cesse dès l'annonce d'une trêve pour reprendre celle-ci terminée, apparaît comme une succession d'opérations financières fermées.

L'homme corsaire

Les capitaines sont plutôt de jeunes gens, d'une trentaine d'années. La valeur n'attendant pas le nombre des années, Jacques Cassard est capitaine à 20 ans, Duguay-Trouin commande à la mer à 18 ans, Miniac de la Moinerie à 20, Charles Porée de La Touche à 22 et son frère Alain Porée, sieur du Breil, à 21. « Maîtres après Dieu » selon une formule à l'origine obscure, ces hommes doivent savoir où naviguer, faire de bonnes prises en évitant

comme la peste celles susceptibles d'être jugées mauvaises, ne pas être capturés et ne pas causer de dégâts au navire qu'ils commandent et que, parfois, ils possèdent en partie. Il faut d'abord pouvoir compter sur un bon équipage dont le recrutement, tâche peu facile à effectuer, fait partie des prérogatives du capitaine. L'état-major particulièrement étoffé, comprend en moyenne 10 %, parfois 20 % de l'équipage. Ainsi le *Comte de Revel*, grosse frégate de 300 tonneaux, lève l'ancre avec un second, cinq lieutenants, huit enseignes, un aumônier, trois chirurgiens et un écrivain. L'encadrement est voisin de celui des vaisseaux du Roi. Officiers et bas officiers ont aussi pour rôle de « souquer ferme » l'équipage, et prévenir les « émotions » à bord. Un écrivain est toujours présent sur les corsaires pour empêcher le pillage général. C'est lui qui appose le sceau de l'amirauté sur les écoutilles de la prise pour préserver le droit de l'amiral. C'est également lui qui doit veiller au respect de l'article XX du titre IX de l'ordonnance de 1681 :

> « Défendons de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, pipes, barriques, tonneaux & armoires de la prise ; & à toutes personnes d'en acheter ou recéler, jusqu'à ce que la prise ait été jugée, ou qu'il ait été ordonné par justice, à peine de restitution du quadruple & de punition corporelle. »

À ce titre, l'écrivain prête serment devant les officiers de l'amirauté, mais face à l'avidité des hommes voire du capitaine en personne, les bonnes résolutions ne tiennent pas toujours. Dans le feu de l'action, bien des coffres sont enfoncés « malencontreusement ».

Vient ensuite la maistrance. Les officiers mariniers offrent les compétences et spécialités nécessaires à la navigation et au combat. Le *Comte de Toulouse* de 400 tonneaux en 1695 procure un aperçu relativement complet de celles-ci avec un premier-maître, un second maître, trois contremaîtres, deux pilotes, deux capitaines des matelots, trois maîtres de prise, un quartier-maître, un maître canonnier, un deuxième canonnier, un canonnier et son aide, un voilier, un maître charpentier avec deux adjoints et un homme de chambre. Se peuvent encore rencontrer des bossemans, tonneliers, calfats, armuriers, maîtres d'hôtel, dépensiers ou cuisiniers, des patrons de canot voire des musiciens : trompettes, tambours ou violons. La « colonne vertébrale » de l'équipage est plus ou moins représentée selon les tractations menées au moment du recrutement ; la maistrance compte pour 20 % en moyenne. Il est interdit au capitaine corsaire d'embarquer des matelots inscrits sur les levées prévues pour

l'année pour servir sur les vaisseaux du roi par le service des classes. Seule Dunkerque, fraîchement rattachée au royaume, échappe aux contraintes de ce système. Les levées, surtout lors des périodes de grands armements (1690-1693 et 1702-1704), peuvent dépasser les effectifs prévus. Par ailleurs, tous les gens de mer ne désirent pas embarquer sur les corsaires : le gain aléatoire, tardif, mordillé et souvent, très souvent, la prison anglaise ou néerlandaise font réfléchir. Le mythe du marin à la jambe de bois ou borgne repose sur des faits : le capitaine doit souvent recruter des vieillards (on est « vieux et usés » dès 40 ans), des invalides (« tout cassés »), des malingres, des « pocrins », et des mousses ou garçons qui, à eux tous, sont parfois plus nombreux que les matelots. Ainsi, la *Marie-Françoise* comprend 36 hommes des classes aux côtés de 17 novices, 15 mousses, 34 invalides et pocrins. Parmi les invalides il y a deux estropiés d'une jambe, deux tombés du haut du mât, trois incommodés de la vue, de la mâchoire, d'une cuisse outre un boiteux et un hernieux. Les mousses, qui sont censés avoir entre 12 et 17 ans, apparaissent, en petit nombre, dès l'âge de 10 ans. La moyenne d'âge est de 16. Ils servent comme garçons de bord ou comme pages avant d'être enrôlés comme matelots une fois les 18 ans atteints. Le terme de « novice » désigne principalement les garçons engagés volontairement pour une campagne et ne correspond pas nécessairement à la condition de mousse. Mais ces recrues très jeunes ou de rebut ne suffisent pas toujours. Les étrangers, à condition de ne pas dépasser le tiers des hommes embarqués, sont dès lors les bienvenus. À Saint-Malo, les Irlandais forment une part notable des matelots. En 1707, l'armement de la *Duchesse Anne* (103 hommes) est réalisé à un tiers par des Malouins ou environ, 20 % par d'autres Bretons, 15 % par des Normands, 12 % par d'autres Français, le tout complété par trois Martiniquais, un Canadien, un Suédois, deux Génois, un Vénitien, deux Mayorquais, sept Irlandais, un Biscayen et un Noir. Certains armements, ceux dont la commission est octroyée par Jacques II d'Angleterre, n'ont à leur bord pratiquement que des Irlandais ou des Britanniques jacobites. Restent la soldatesque et les volontaires, parfois confondus au sein des registres qui ont ceci de commun d'être originaires de régions non littorales.

La course et son ordinaire

La « vocation » corsaire de Saint-Malo fleurit dans les zones de chasse, prospère sur les « mers étroites » (*Narrow Seas*), lieux saturés par la

présence de marchands ennemis ou neutres pas toujours en règle. Les croisières s'établissent au large des caps : cap Clear, cap Lizard et les Sorlingues, dans le canal Saint-George et la mer d'Irlande. L'union de l'Écosse à la Grande-Bretagne en 1707 (donc le Royaume-Uni) provoque un regain d'intérêt de la mer du Nord. Les Dunkerquois croisent aussi sur le Texel et le Dogger-Bank, mais les risques sont considérables. Les Bretons comme les Normands demeurent les plus exposés face à l'ennemi. Les deux grandes bases britanniques de la *Navy*, Portsmouth et Plymouth sont proches tout comme la Tamise et ses arsenaux. Les nids de corsaires de Jersey et Guernesey sont toujours à craindre tandis que Falmouth est une base-relais pour les corsaires flessingois. La campagne, sauf à Dunkerque, dure quatre mois mais peut être prolongée de la moitié. L'équipage doit embarquer avant l'appareillage dans les vingt-quatre heures suivant l'annonce faite au tambour. Les fers, le carcan, la prison et le remboursement des avances sont, normalement, le lot des retardataires. Une fois l'ancre levée, tout dépend de la proie si tant est qu'on en voit une. Les corsaires naviguent souvent sous pavillon étranger, d'où de fréquentes méprises : l'épisode de la corvette l'*Heureuse*, poursuivie en 1703 par deux vaisseaux qui sont eux aussi corsaires malouins le montre bien. Depuis 1674, les ordonnances ne renouvellent pas l'interdiction d'arborer un pavillon étranger, la ruse est donc tolérée à condition d'amener le faux pavillon au premier coup de semonce, qui peut se faire à la voix ou par un tir à poudre. Faute de respecter cette règle, la prise peut être confisquée au profit du Roi. En revanche, une éventuelle résistance de la part d'un navire neutre peut amener le Conseil des prises à rendre un jugement positif.

Les combats sont peu fréquents, de l'ordre de un pour 30 ou 40 rencontres. Les capres dunkerquois livrent plus souvent bataille, à cause d'un tonnage plus petit qui permet à un marchand d'espérer résister, mais aussi du fait qu'une frégate hollandaise se rend moins facilement qu'un caboteur gallois ou un pêcheur irlandais. Enfin, regroupés, les capres n'hésitent pas à attaquer des convois. Dunkerquois, Boulonnais et Calaisiens naviguent surtout l'automne et l'hiver pour profiter des tempêtes qui dispersent les marchands du sein des convois et les vaisseaux du blocus. On compte jusqu'à 40 corsaires en mer durant la mauvaise saison. L'été, les capres suivent l'escadre du Roi. Rien de tel à Saint-Malo. Les corsaires bretons agissent rarement de concert. Ils sortent isolés. S'ils se prêtent main-forte en haute mer, durant un laps de temps limité, le secours est souvent

peu goûté à cause du partage qu'il entraîne ensuite selon la force du navire et de l'équipage.

Lorsque le vaisseau ennemi amène voiles et pavillon, le capitaine gagne son bord dans sa chaloupe, saisit les papiers. La plus grande partie de l'équipage capturé est retirée du navire ennemi, tandis qu'un équipage de prise est constitué (un officier et quelques hommes) avec copie de la commission en guerre. Si la prise est riche, le capitaine l'escorte jusqu'au port. Avant l'année 1681, rançonner les prises était prohibé, mais la chose est ensuite tolérée pour éviter un voyage long et dangereux. Le règlement du 1er octobre 1692 fournit, une fois rançonnée, le temps strictement nécessaire à une prise pour regagner son port d'attache. Si elle est à nouveau capturée avant le terme prévu et effectuant bien sa route de retour, elle doit être laissée libre. Après cela, existe tout un trafic de faux billets de rançons qui constitue un véritable casse-tête pour le corsaire. Difficile de savoir à quel point les hommes sont consultés ou simplement informés dans ce délicat exercice qui se retourne fréquemment contre ses auteurs, avec le spectre de la main levée. Cela peut être plus grave. Rien n'est pire qu'une campagne qui s'éternise sans que les prises s'enchaînent. Le moral est atteint, situation que les conditions météorologiques ou la pénurie peuvent aggraver. Selon Alain Cabantous, trois motifs différents sont à l'origine de mutineries enregistrées sur des capres : l'allongement de la campagne, notamment par le temps de désarmement ou de raccommodage du navire – pouvant faire manquer l'embarquement suivant dans la mesure où la pêche à Terre-Neuve comme le voyage aux Îles de l'Amérique obéissent à un calendrier particulier –, un partage insatisfaisant du butin lié à la pratique du *pluntrage* et enfin un refus de la part des hommes de combattre. Ce dernier explique d'une certaine manière le peu de combats enregistrés parmi les corsaires privés. La désertion est tout à la fois une mise en garde et une forme atténuée de la mutinerie. La peine de mort prévue par l'ordonnance à l'égard des séditieux oblige cependant la justice de l'amirauté à éviter ce genre de qualification. Et puis, au vu des vacations jugées exorbitantes et d'une certaine partialité en faveur des matelots (sans doute justifiée), les armateurs éludent les poursuites. Les procès criminels étant évoqués devant le Parlement, les capitaines évitent d'en arriver à de telles extrémités longues et coûteuses.

Les armements mixtes, course déléguée ou course au service de l'État ?

Bien des raisons justifient aux yeux de Versailles le fait de prêter les vaisseaux du Roi à des particuliers, sachant que dans bien des cas, le recrutement des équipages s'effectue sur les levées prévues dans les quartiers maritimes et que les officiers sont en réalité ceux du Roi ou le deviennent rapidement. L'une de ces raisons est liée à l'insécurité inhérente à la course : entre 1703 et 1705, 39 corsaires malouins sont capturés. Certes, les vaisseaux sont prêtés isolément, ainsi Renau loue le *Bon* en 1693, Cassard le *Jersey* en 1708 avec d'excellents résultats. À Dunkerque, les barques d'escorte reçoivent l'autorisation de courir sur l'ennemi dès 1673 (officiers et matelots optent alors pour la demi-solde mais se partagent le tiers du butin). En 1677, Omaër, un important armateur, finit par proposer au Roi l'armement de trois corvettes. La convention stipule que le roi choisit deux des capitaines, les frais revenant pour un tiers au roi, les deux autres tiers aux armateurs, les bénéfices étant respectivement d'un tiers pour le roi, un tiers pour les intéressés et le dernier tiers pour l'équipage{186}. Mais l'objectif recherché par Seignelay comme par les Pontchartrain est la formation de petites escadres possiblement mixtes, à savoir des vaisseaux de guerre associés à de grosses frégates malouines par exemple. L'habitude est prise depuis longtemps à Dunkerque avec l'*Armada des Flandres*, que Jean Bart et ses successeurs remettent au goût du jour dès 1688 avec l'escadre du Nord. Un palier en matière de prédation est franchi : les associations de capres voient désormais, grâce à l'appui de vaisseaux, un champ plus vaste s'ouvrir à eux. Le mode opératoire est identique qu'à l'époque espagnole. Les vaisseaux attaquent les escorteurs, les capres prennent sur les marchands ou les pêcheurs, le partage au retour est réalisé selon la force de chacun en hommes et canons. Ce type d'interception est d'ailleurs une obligation, due à la nécessité d'être au moins de la même force que les bâtiments d'escorte. Du regroupement de corsaires particuliers naviguant dans le sillage d'escadres royales, il est logique d'en arriver aux armements mixtes à proprement parler. Ce qu'André Lespagnol appelle la « grande course » a commencé très tôt, d'abord sans les vaisseaux du roi{187}. La décision d'allonger le rayon d'action des corsaires, d'atteindre l'ennemi dans ses colonies, rendait ce recours inévitable. Dès 1692, les armateurs ont la possibilité de louer au roi ses vaisseaux : la maturation a pris du temps dans les eaux ponantaises par rapport aux pratiques provençales.

Valin, dans son *Nouveau commentaire* rappelle que les armements mixtes sont réglés en 1674 (règlement du 5 octobre). Le roi prend à sa charge le risque de la perte totale du bâtiment et la paye des officiers, l'armateur les réparations, les approvisionnements, le radoub, le mâtage. En cas de prise, le roi reçoit un tiers du profit net. Des restrictions sont faites quant aux emprunteurs qui sont tenus d'offrir toutes les garanties, quant aux vaisseaux ils doivent avoir normalement 44 canons maximum selon le règlement de 1694. Mais pour ne pas brider les bonnes volontés, Seignelay va beaucoup plus loin que son père avec les ordonnances des 8 et 20 novembre 1688. Le roi renonce au tiers. Le vaisseau est remis « en état de naviguer avec ses agrès et apparaux ordinaires, armes, canons, poudres, munitions et ustensiles nécessaires ». Primitivement, il doit être restitué en l'état ce qui n'est plus alors le cas. Financiers et courtisans sont invités à participer à ces opérations suivant en cela l'exemple des ministres, Seignelay en premier lieu. Lorsque l'enthousiasme fait défaut, la contrainte est un autre ressort : les premiers commis de la marine sont soumis également à contribution pour l'armement de Du Casse en 1689. Le 6 octobre 1694, Louis de Pontchartrain, pour défendre la course, infléchit la politique de Seignelay. Afin de conserver le risque sur la perte du bâtiment et assumer la solde des officiers, le roi exige le remplacement des agrès, poudres, munitions et ustensiles employés durant la campagne. N'osant rétablir le tiers, il demande le cinquième du produit net. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'armement mixte vaut essentiellement pour les expéditions lointaines, quatre vaisseaux prêtés à d'Estrées en 1694, l'année suivante l'escadre de De Gennes réunit 89 souscripteurs où se côtoient les grands noms de la noblesse, de la marine ou de l'armée, de la banque et de la finance, du clergé et de la bourgeoisie. Renau effectue également une croisière en 1696 dans la mer des Antilles. En 1697 Carthagène des Indes témoigne d'un réel succès sur le plan financier. Les vaisseaux du baron de Pointis, associés aux flibustiers, habitants et Noirs de Saint-Domingue, captent quelque 7,8 millions de l-t. Le coût de l'armement se montant à 1,4 million, le bénéfice est donc, une fois soustraits la masse de Carthagène (la part revenant aux Domingois) et les 20 % de frais et de dixième, de 1 million pour le Roi comme cinquième, de 4 pour les intéressés. Compte tenu des sommes misées, le rapport est de près de 300 %. En ajoutant la fraude, l'ensemble du butin a pu s'élever à 24 millions{188}.

Reste à se mettre d'accord sur la fameuse campagne dite du coup de filet de Lagos en 1693 : franchissement d'une étape ou simple opportunité magnifiquement saisie ? La Hougue a souvent été évoquée comme élément déclencheur. La décision d'un recours en grand à la guerre de course serait-elle née d'une défaite navale ? Jean-Yves Nerzic avance lui l'échec du débarquement en Irlande après La Boyne, la marine du Roi étant surtout nécessaire pour sécuriser les eaux de la Manche{189}. Plus chevaleresque est la version selon laquelle le marin français aurait l'âme d'un corsaire, et le naturel serait revenu au galop. Enfin, la guerre continentale et le déploiement d'armadas navales ne pouvaient être menés de front d'un point de vue purement financier. S'agissant de la capture de la flotte de Smyrne par Tourville, l'État agit directement comme corsaire pour Daniel Dessert, selon qui « insensiblement, l'économie de guerre induit la guerre économique, laquelle implique la guerre de course{190} ». Saint-Simon parle d'une cinquantaine de navires coulés ou brûlés et de 27 prises très riches. Les Anglais évaluent les dégâts à £1 million, Dangeau pense à beaucoup plus, 30 millions de l-t soit le double. L'événement est contemporain de la campagne du Spitzberg où un vaisseau et deux frégates du roi, armés à Bayonne, ont été joints par trois grosses frégates malouines, s'emparant de treize baleiniers et autant d'autres prises avant de capturer au large du cap Clear un convoi antillais. Cela ne pouvait que faire des émules sous la plume enthousiaste de Vauban.

Durant la guerre de Succession d'Espagne, la grande course se met d'emblée en place, tandis que les problèmes pécuniaires de la monarchie s'affirment franchement. En 1702, Duguay-Trouin et Alain Porée associent armement privé et armement mixte pour la campagne des Orcades et pour celle du Spitzberg l'année suivante. Mais, avec le dernier grand armement naval en 1706 à Toulon, l'armement mixte s'épanouit, particulièrement pour les opérations lointaines (celle d'Iberville et Chavagnac aux Antilles en 1706, de Duguay-Trouin à Rio en 1711 et de Cassard aux Antilles en 1712-1713), mais également pour des campagnes d'interception de convois dans le golfe de Gascogne ou en Manche, comme celles de Duguay-Trouin par exemple. Le plus souvent, les armateurs avancent les fonds nécessaires à l'armement, paiement des ouvriers, achats de voiles etc. Le remboursement se fera sur le cinquième du roi s'il y en a un. L'armateur doit fournir les vivres aux équipages et faire les avances qui excèdent d'un quart le montant de la solde versée par le roi. Dans la répartition du butin, l'équipage n'a droit

qu'au dixième des sommes restantes après versement du cinquième. En 1709, Jérôme de Pontchartrain décide d'abolir le cinquième : à charge désormais pour les armateurs de subvenir aux frais d'armement, le roi ne fournissant que le vaisseau avec ses canons, son gréement et ses voiles. Dans le même temps, afin d'assouplir le système, les marchandises de prises, jusque-là prohibées, peuvent être écoulées dans le royaume. L'habitude est prise de recourir à l'ancien système au cinquième, cas de l'armement de Duclerc en 1710, de Duguay-Trouin en 1711 et de Cassard en 1712, ou de s'en affranchir en utilisant le nouveau système, cas de l'armement de Cassard en 1711 et d'armements marseillais. Durant la guerre de Succession d'Espagne, Louis XIV prête à 104 reprises ses vaisseaux pour la course dans le seul arsenal de Brest (56 entre 1688 et 1697), dont 17 fois des vaisseaux de deuxième rang et 42 fois de troisième rang (dix vaisseaux du troisième rang, cinq du deuxième et deux du premier lors du conflit précédent).

L'escadre du Nord se reconstitue dès 1700 : il n'y a plus de Pyrénées, Ostende est alliée, il faut défendre Anvers et Dunkerque devient la base de cinq à six vaisseaux et frégates. Jean Bart n'est plus là, le chevalier Saint-Pol-Hécourt prend la relève. En 1703, Saint-Pol détruit 43 *busses* après avoir capturé, sabordé ou fait exploser trois des quatre vaisseaux de protection hollandais, Roquefeuil sur le *Lüdlow* en brûle 118. La même année, La Luzerne et Saint-Pol récidivent en s'emparant de trois escorteurs hollandais et en détruisant 160 *busses* contre seulement 4 ou 5 prises ramenées : il s'agit bien des mêmes missions de destruction. Mais, comme le montre P. Villiers, des prêts sont aussi consentis aux conditions du cinquième. Après la mort de Saint-Pol, Forbin prend le commandement de la flotte du Nord. Des huit vaisseaux et frégates, la moitié est constituée par des prises. Le chevalier de Tourouvre qui le remplace en 1710 généralise les armements au cinquième.

Ce type de course est particulièrement mortifère. L'abordage est recherché, le combat inévitable. Après la capture du *Falmouth* au prix de nombreuses pertes, l'intendant Gastines se faisant le porte-parole des actionnaires écrit « qu'il serait à souhaiter [que Saint-Pol] ne trouvast pas tant de navires de guerre et plus d'Indiens et de riches interlopes ». D'une certaine façon, l'honneur du pavillon blanc est sauf et l'on peut imaginer qu'à des dizaines de lieues de l'océan, ceux qui se hasardent dans cette loterie considèrent qu'il s'agit aussi d'un acte patriotique. L'armement mixte

offre bien des avantages à l'État : de brillants marins intègrent le grand corps (Bart, Saus, Miniac de la Moinerie, Duguay-Trouin, Cassard, Laigle etc.), recevant en retour différentes marques de la satisfaction du roi : médailles d'or, épées d'honneur, promotions rapides, anoblissements, de quoi former une « aristocratie guerrière ». Un autre point positif est d'avoir, à travers une série de crises tragiques, réussi à maintenir une activité dans les arsenaux et donc d'avoir retenu une main-d'œuvre précieuse pour la construction et réparation navales. Aux armements et désarmements de vaisseaux du Roi s'ajoutent les nombreuses constructions de vaisseaux destinés aux particuliers, tant à Dunkerque, qu'à Rochefort, Brest ou Lorient. Par ailleurs, la présence de vaisseaux de guerre, fussent-ils prêtés, maintient une activité sur les mers suffisamment respectable pour permettre la continuation du commerce et du cabotage, voire de la pêche.

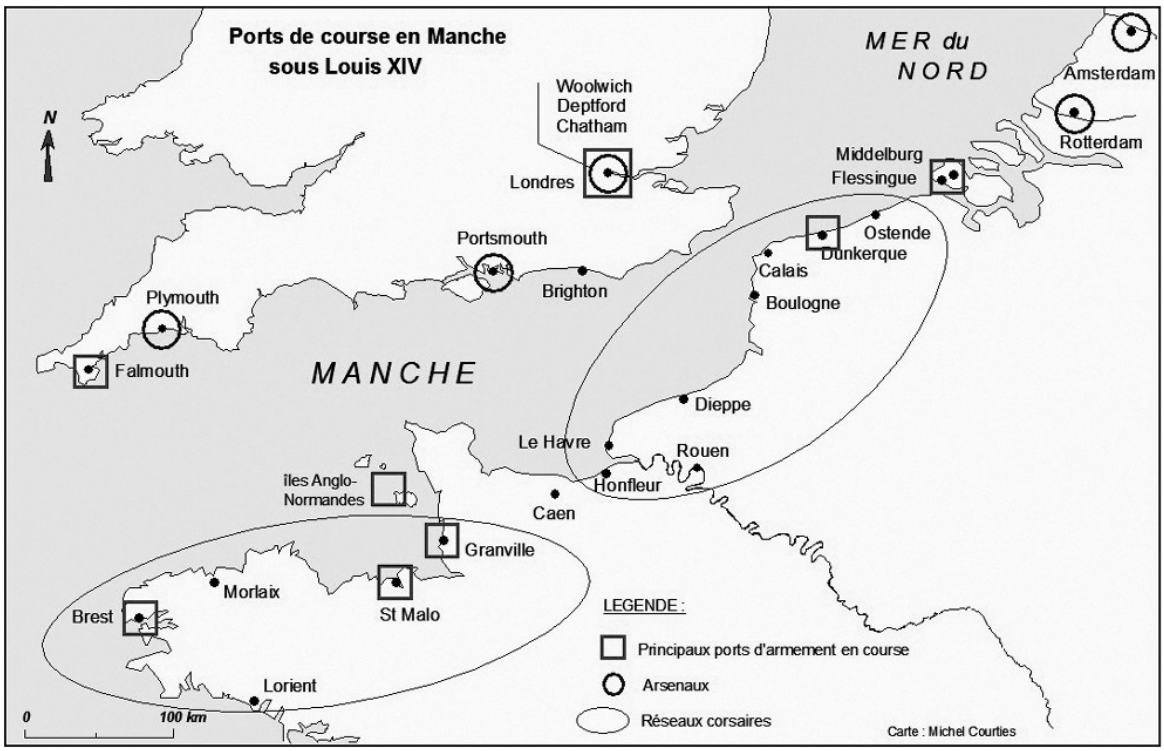
« Il faut se résoudre à faire la course »

La course mobilise une grande partie des gens de mer. Pratiquement tous les inscrits maritimes font une campagne de course, parce qu'ils embarquent sur des corsaires, parce qu'ils vont à la pêche ou naviguent au commerce sur des bâtiments suffisamment armés en hommes et artillerie pour prendre sur l'ennemi, parce que dans le cadre du service de l'État ils se trouvent affectés sur un vaisseau relevant d'un armement mixte. À Saint-Malo, durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la trentaine d'armements corsaires annuels exige 4 000 hommes environ, les deux tiers de la masse classée du département. Ce chiffre monte à 7 000 entre 1703 et 1705. Masse encore une fois impossible à réunir sans le recours aux novices, vétérans, mousses, volontaires, étrangers, invalides d'autant que l'ensemble des gens de mer classés dénombrés au début de la guerre de Succession d'Espagne n'atteint que 52 000 hommes. Dunkerque ne dispose que de 500 matelots, alors que sa course nécessite quelque 4 000 gens de mer, indépendamment des pêcheurs. Les équipages sont complétés avec des marins de Hambourg, Lübeck, Suède, Danemark-Norvège, voire de Zélande et d'ailleurs en Flandre.

Selon André Lespagnol, durant les trois grands conflits du règne la course malouine représente 1 000 armements pour 200 000 tonneaux, soit quelque 35 millions de livres injectés. Patrick Villiers estime lui à plus de 1 500 armements l'effort consenti par Dunkerque pour la même période. Il est très difficile de reconstituer exactement ce qui revient à chacun, selon

les destinations d'acheminement des prises. Sur les deux derniers conflits, Saint-Malo dépasse les 2 100 captures (prises ou rançons), Dunkerque, avec la guerre de Hollande est au-dessus des 5 600 captures. Quoique les chiffres paraissent vertigineux, certaines de ces prises sont de très peu de valeur en réalité. D'un point de vue plus stratégique, la croissance de la marine marchande britannique n'est pas enrayée malgré les fulminations de la *City*. L'intérêt perçu par les négociants, aléatoire, risqué, est de l'ordre de 15 à 20 % à Saint-Malo. Un âge d'or à relativiser donc. L'appel des mers du Sud à partir de 1705 montre bien à quel point cette activité prédatrice est à géométrie variable. Elle est conjoncturelle, liée aux dangers encourus par les autres types de navigation, liée aussi aux activités navales de l'État, au moment de la constitution de grandes escadres ou au contraire au désarmement de celles-ci, ce qui libère une partie de la masse des gens de mer dont a besoin la course. Par ailleurs, les alliés ne sont pas inactifs. Certes, la *Royal Navy* prend bien plus et bien plus gros que les corsaires de Londres ou des îles Anglo-normandes, mais en tout, ce sont près de 2 100 commissions en course qui sont délivrées en Angleterre et plus de 2 200 captures qui sont réalisées en tout, incluant, il est vrai, beaucoup de bâtiments neutres{191}. Aux Provinces-Unies, la Zélande connaît elle aussi un âge d'or corsaire notamment avec la guerre de Succession d'Espagne. Middelbourg, Flessingue mais aussi Amsterdam pour la Hollande effectuent près de 3 000 prises, ce qui n'inclut donc pas les rançons. La course en Zélande mobilise des effectifs voisins de ceux de Saint-Malo. Elle n'est donc pas l'apanage du royaume de France. Pour la Zélande également, il s'agit d'une économie de compensation comportant les mêmes risques, dans la mesure où les pertes de navires corsaires atteignent voire dépassent, comme en France, les 20 %.

« Il faut se résoudre à faire la course », écrit Vauban qui voit là un moyen aisé de faire la guerre à l'ennemi, un moyen peu onéreux, qui n'est pas à la charge de l'État, qui enrichit le royaume, forme de bons officiers et obligera rapidement l'ennemi à composer. Les succès font oublier la misère, jetant les bases du mythe français des corsaires, cet « instrument de victoire du plus faible au plus fort » (Jean Meyer){192}. Et il est vrai, à condition de n'être pas trop regardant et ne pas soulever le tapis, que les événements, à cette époque précise, ont pu donner raison au vieux maréchal.



Carte 5. Ports de course en Manche sous Louis XIV

De la flibuste à la « forbannerie » (1650-1720){193}

Philippe Hroděj
Maître de conférences
Université de Bretagne-Sud (Lorient)

Désirés, soutenus, parfois accueillis en héros, les Frères de la côte sont les premières victimes de l'économie libérale qui commence à souffler à la fin du XVII^e^ siècle. Ceux qui provenaient « des égoûts » de tout le royaume avaient la prétention de ne pas attendre le paradis pour faire fortune. Mal conseillés ou grands seigneurs, leurs poches étaient vides en sortant de la taverne, du tripot ou du bordel. Il fallait repartir, et partir encore. Ces fainéants devant l'Éternel, incapables de gratter la terre, d'imaginer même se sédentariser, préférant « se faire Turc ou Mahométan » le cas échéant, ne pouvaient que se trouver du côté des pauvres, parce que l'ennemi était forcément le nanti. Durant plusieurs décennies, le riche est espagnol, assis sur ses mines d'argent. Puis, l'économie de plantation aidant, il est anglais : le colon domingois est le dernier pauvre des Antilles, menacé mais n'ayant rien à perdre, menaçant grâce à cette formidable armée de vauriens à l'obéissance très aléatoire. Le jeu est immuable. Le colon est pauvre, fait semblant d'être pauvre jusqu'à s'apercevoir qu'il faut plutôt faire semblant

d'être riche pour attirer le commerce pour finir par être riche quoique lourdement endetté. Du haut de ses plantations sucrières naissantes, le colon a besoin d'esclaves, de matériel de sucrerie, de vaisseaux de guerre pour protéger les marchands et les négriers. Le butinage des flibustiers est embarrassant, hors de saison. Par deux fois déjà, les flibustiers avaient essaimé, empruntant les *salidas* propres à passer dans la mer du Sud. Indésirables, dérangeants et toujours pauvres sans avoir plus de courage pour cultiver la terre, ils tournent forbans. C'est ce qui se passe à chaque traité de paix, avec son lot de menaces et d'amnisties. Le hic, c'est Utrecht (1713). Il n'y aura plus de conflit avant 1740 sur la mer jolie. Alors, les flibustiers deviennent auto-entrepreneurs, travaillant pour leur compte. Semant la panique, paraît-il, ces « clampins » bâtissent une formidable légende, celle, associée au *Jolly Roger*, de la grande piraterie. Le colon de son côté, « ensuqué », leur préfère les contrebandiers yankees, mais ceci est une autre histoire.

Les grandes heures de la flibuste indépendante (1650-1685)[194]

Une dominante britannique (1655-1672)

L'île de la Tortue, sous le vague contrôle de la France et de l'Angleterre, devient très tôt le repaire des Frères de la côte. Hotman de Fontenay, durant l'année 1653, envoie 22 bâtiments en course sur les Grandes Antilles, Campêche et les Honduras ; le chiffre ne doit pas être loin de la réalité puisque les Espagnols recensent les noms de sept capitaines portant ses commissions dont le fameux Diego. Mais le rétablissement espagnol, puis les conséquences du *Western Design* (prise de la Jamaïque), obligent ses successeurs Du Rausset, La Place et Ogeron à beaucoup de prudence et autant de précaution. L'avantage de la place est que les flibustiers de toutes nations peuvent y prendre des commissions. Bien que la paix règne entre la France et l'Espagne depuis 1659, les représailles de ce côté-ci des lignes des amitiés, réelles ou non, autorisent la délivrance des précieux sésames. Par ailleurs, la guerre d'indépendance du Portugal courant de 1640 à 1668 il est loisible de se procurer des commissions lusitaniennes. Comme ses prédécesseurs, Ogeron entretient une frégate et d'autres embarcations pour la course, entre dans le financement d'expéditions, celles de Gascon, de Trébutor et de Nau dit l'Olonnais. Ce dernier, avec Michel Le Basque

s'empare ainsi de Maracaïbo en 1666, avec sept bâtiments et 440 flibustiers : le butin s'élève à 200 pièces de huit par homme, soit le salaire d'un boucanier pour quatre ans de dur labeur. L'Olonnais récidive l'année suivante sur différents sites du golfe du Honduras. Avec Moïse Vauclin et Le Picard, il ravage différents lieux de la côte et s'empare de la hourque du Honduras avant d'être tué par les Indiens (sur 600 hommes, un tiers revient à la Tortue). Après la mort de ce cruel personnage, les autres chefs flibustiers se rangent sous la bannière de Henry Morgan.

Depuis longtemps la Jamaïque intéresse les Anglais. Sir Anthony Shirley s'est déjà emparé de l'île en 1596, puis Christopher Newport en 1603. En 1633, dix ans avant l'élaboration du *Western Design*, William Jackson réitère la chose. L'occupation anglaise qui prolonge l'expédition de Penn et Venables est définitive à partir de 1655. Après la prise de la capitale, Santiago de la Vega, et la confiscation des propriétés, les Espagnols sont chassés sous peine de mort. Le port de Cayo de Carena devient Point Cagway et le vice-amiral William Goodson prend le commandement d'une partie de la flotte pour rentabiliser l'opération. En 1655, comme en 1656, le butin reste bien médiocre. Christopher Myngs prend le commandement des sept navires demeurés sur zone. En 1658, il n'arrive pas à capturer les galions devant Porto Belo. En revanche, une seconde expédition lui permet de s'emparer de Cumana puis de Porto Caballo et de Coro, sur les côtes vénézuéliennes, ramenant un butin estimé à »200 000 ou »300 000. Cette escadre reste plus ou moins apparentée à la *Navy*. Mais, Myngs ayant partagé le butin entre ses hommes sous le prétexte que le pillage était de terre et non de mer, son renvoi provisoire en Angleterre marque aussi les premières mentions de flibustiers à Cagway, parmi lesquels Edward Mansfield. Le général Monck – futur duc d'Albemarle – passe un accord avec les Espagnols pour rétablir la paix, mais évite soigneusement de parler de la Jamaïque. Une proclamation est lancée, visant à la restitution des commissions détenues par les flibustiers, obligés d'aller à la Tortue pour en quérir d'autres. En 1662, le nouveau gouverneur renomme Cagway en Port Royal, dite rapidement la « Babylone » de l'Amérique. Il a ordre de restaurer le libre commerce avec l'Espagne. Vœux pieux. Myngs, revenu en grâce, s'empare de Santiago de Cuba avec un important butin à la clé. Sur ses douze navires, dix sont flibustiers : le basculement vers une course privée est patent. Il en va de même en 1663 pour San Francisco de Campêche. Cette année-là, le nouveau gouverneur, Sir Charles Lyttleton

délivre 22 commissions. Thomas Modyford, autrefois conseiller de Cromwell et ancien planteur de la Barbade, arrive cependant à la Jamaïque avec la ferme intention de mettre fin à la flibuste : révoquer les commissions, c'est alimenter la Tortue. Peu de capitaines se soumettent. Arrestations et condamnations à mort n'y changent rien. Profitant de l'imminence de la guerre contre les Provinces-Unies, Modyford, avant toute déclaration, suspend les procès et les exécutions. Les corsaires jamaïquains doivent se tourner contre les Néerlandais qui, depuis les traités de Westphalie, bénéficient de trop d'avantages en Amérique. Toutefois, les flibustiers britanniques, sous le prétexte que les Espagnols leur refusent le ravitaillement, reviennent à leurs vieux démons et, dès 1666, la chasse aux Espagnols est à nouveau autorisée : Mansfield va ainsi piller le Costa Rica.

Toutes les conditions sont réunies pour les grandes opérations à venir. La Jamaïque bénéficie de capitaux et de moyens considérables, y compris, le cas échéant, des navires de la *Navy*. Les vieilles habitudes de la piraterie et des réseaux de couverture assurés par le négoce et la *gentry* voire la *nobility* se remettent en branle. Enfin, la rumeur et la propagande vont bon train : les Espagnols s'apprêteraient à reprendre leur colonie depuis Cuba, il y a toujours des hommes de la garnison de Providence, condamnés aux travaux forcés, emprisonnés à Porto Belo. En mai 1668, Henry Morgan met le cap sur Porto Belo avec sept navires et 450 hommes{195}. Le président de l'audience de Panama doit racheter la ville après deux mois d'occupation. Chaque flibustier reçoit £120, la plus forte part jamais vue. En pleine guerre contre les États Généraux, les Britanniques avaient pourtant signé un traité de non-agression avec les Espagnols, mais ces derniers refusent toujours de leur reconnaître la possession de la Jamaïque. À noter que la guerre de Dévolution, qui oppose alors la France à l'Espagne (1667-1668), permet aux flibustiers français de prendre sur les Espagnols au nom du « droit de la Reine ». Plusieurs incidents empêchent Morgan d'entrer en action, sauf à signaler une énième prise de Maracaïbo où les trois bâtiments de l'*Armada de Barlovento* sont pris ou détruits (1669). L'action de corsaires espagnols depuis Cuba déclenche à point nommé la reprise des hostilités l'année suivante et pourtant, le second traité de Madrid (8 juillet 1670) entérine la souveraineté britannique sur la Jamaïque notamment{196}. Comme amiral de la flotte, Morgan a le pouvoir de délivrer des commissions. Le rassemblement commence, entre la Jamaïque et l'Île-à-Vache : 37 navires et 2 000 hommes, la flotte flibustière la plus imposante jamais vue. Malgré

une forte armée réunie par le président de l'audience, les flibustiers s'emparent de Panama en ruine (janvier 1671). Mais cette fois, bien que 200 mules aient été chargées, les Frères de la côte ne récupèrent que la portion congrue : 50 pièces de huit (11 fois moins qu'à Porto Belo), de quoi accuser le chef de détournement.

Entre-temps, Modyford a été relevé et Charles II Stuart, pour montrer sa bonne volonté aux Espagnols, a nommé Thomas Lynch, ancien officier de Venables. Le nouveau gouverneur, issu de la marchandise, est porteur d'une amnistie générale. Même Morgan, fait chevalier, regagne la Jamaïque en 1675 pour que cesse la piraterie{197}. Le résultat ? Une très faible partie des flibustiers britanniques se sédentarise. D'autres se rendent en Nouvelle-Angleterre où ils participent à la guerre du Roi Philip. Les derniers et les plus nombreux deviennent boucaniers et coupeurs de bois (*logwood cutters*).

Avec la guerre de Hollande (1672-1678), l'Angleterre est une dernière fois alliée de la France. L'Espagne déclare la guerre à Louis XIV en 1673, mais pas à Charles II. Les flibustiers jamaïquains, assez nombreux semble-t-il, vont prendre des commissions à la Tortue et, de plus en plus au Petit-Goave. Cependant, ils peuvent en toute impunité liquider leurs prises au Port Royal, où, contrairement à la colonie française, les capitaux ne font pas défaut pour les armements et les avitaillements. Il reste à la Jamaïque onze bâtiments flibustiers et même Ogeron doit nommer un mandataire pour pouvoir y percevoir son dixième{198}.

La période française (1673-1685)

De son côté, la flibuste française vit tantôt à l'ombre de sa consœur anglaise, tantôt dans le sillage d'opérations menées par la marine du Roi qui, au vrai, ne lui sont guère favorables. Sous le gouvernement d'Ogeron (1665-1676), le gouverneur général des Isles de Baas réclame un contingent domingois pour s'emparer de Curassol (1673). Des 500 hommes prévus, 300 embarquent sur l'*Écueil* (!) qui s'échoue à Puerto Rico. Les Français tombés entre les mains des Espagnols sont en grande partie massacrés, surtout après qu'Ogeron, qui avait réussi à s'échapper, ait pris la tête d'une expédition de secours qui est un échec supplémentaire. Sous Nepveu de Pouancey (1676-1683), c'est l'escadre de l'amiral d'Estrées qui intervient par deux fois aux Antilles. En 1676, d'Estrées reprend aux Hollandais la Guyane et livre une des plus violentes batailles navales du règne devant

Tabago, face aux vaisseaux de Jacob Binckes et de Pieter Constant : ce dernier venait de couler une dizaine de navires marchands français à Saint-Domingue et y avait provoqué une sédition. D'Estrées détache le marquis de Maintenon pour quérir des flibustiers. Maintenon et 600 Frères de la côte ne peuvent rejoindre le vice-amiral à temps : ils ravagent l'île de Margarita, les côtes vénézuéliennes et Santa Marta, proche de Carthagène. Au début de 1678, d'Estrées est de retour. Cette fois Pouancey fournit 1 200 hommes embarqués sur une douzaine de bâtiments. L'objectif demeure Curassol, mais les îles d'Aves, de funeste mémoire, se trouvent sur la route des vaisseaux du Roi. Le 11 mai, sept vaisseaux et trois transports se brisent sur les récifs. Pour ne pas tomber dans l'oisiveté, les flibustiers, sous la direction de Grammont, en profitent pour prendre Maracaïbo (la quatrième fois en douze ans), de quoi revenir au Petit-Goave à la fin de 1678 avec 250 000 piastres en argent, esclaves et marchandises. Le même Grammont pille La Guayra, port de mer de Caracas en 1680. Au même moment, les Anglais Coxon et Sharpe se joignent à Bernanos et Rose qui s'emparent de Porto Belo. Les Britanniques qui refusent de s'en tenir là traversent l'isthme de Panama. Une partie des flibustiers, sous les ordres de Sawkins puis de Sharpe, reviendront aux Antilles par le détroit de Magellan à la fin de 1681 avec un butin respectable. La voie de la mer du Sud est ouverte.

La flibuste française reprend la main et connaît, durant quelques années, une période brillante : flibuste puissante, émancipée de la tutelle anglaise, régulièrement alimentée en hommes acclimatés, indépendante de la volonté royale, c'est-à-dire assez peu assujettie aux traités de paix, complice avec le petit capital colon. De toutes nations, de toutes couleurs, ce sont 1 000, peut-être 2 000 voire 3 000 flibustiers qui vont et viennent à Saint-Domingue. Sir Thomas Lynch, gouverneur de la Jamaïque, et son adjoint Molesworth étant tous les deux membres d'un groupe de marchands jamaïquains et londoniens, liés à la *Royal African Company*, c'est de négoce qu'ils entendent parler. La Jamaïque développe considérablement ses échanges avec l'Espagne. La main-d'œuvre servile est devenue un objet de commerce considérable. Charles II d'Espagne autorise ses sujets à s'approvisionner en esclaves à la Jamaïque, alors que les Néerlandais détiennent l'*asiento*, un contrat leur octroyant un monopole pour approvisionner les colonies espagnoles en captifs. La France qui entend imiter cet exemple trouve des soutiens à la Martinique où le gouverneur général, le comte de Blénac, prétend entretenir avec l'aide du marquis de

Maintenon (gouverneur de Marie-Galante) un commerce avec les Espagnols. Mais les Petites Antilles sont loin, Versailles bien plus encore. Saint-Domingue n'a rien à vendre aux Espagnols, d'autant plus que les frégates malouines qui viennent en droiture en Amérique n'utilisent pas la colonie comme entrepôt. Les flibustiers sont en vérité fort peu inquiétés, d'où cette grande période d'indépendance qui court jusqu'en 1685 environ. Attrait supplémentaire, la Jamaïque devient, à la suite de ses efforts considérables pour se refaire une virginité et les progrès économiques enregistrés, une proie nouvelle, particulièrement avec ses négriers. La danoise Saint-Thomas, dirigée par le Suédois Adolph Esmit, ancien Frère de la côte, reste une possibilité pour liquider le butin quand l'orage gronde à Saint-Domingue ou que son gouverneur préfère ne pas déclarer les parts prises dans les expéditions. Les chefs les plus connus sont alors Bernanos, Archambaud, Cachemarée, Bréa, Toccard et Tristan. Des Flamands et Hollandais se mêlent aux Français : Laurent de Graeffe, Michel Andrieszoon et Van Horn.

Celui-ci n'est à l'origine qu'un négrier qui commande un navire anglais dont la cargaison humaine est confisquée à Santo Domingo. Le gouverneur Pouancey accueille favorablement ce revanchard dès lors qu'il monte un excellent vaisseau de 40 canons. Mais Van Horn n'entend pas jouer le rôle de garde-côte. Il débauche 300 hommes de la colonie dont Tristan à qui des forbans anglais avaient enlevé sa barque et Grammont, inactif depuis trois ans. Sous le nez de Laurent de Graeffe et de Michel, il fait voile sur Roatan et enlève la hourque des Honduras (mars 1683). Ayant intégré ses rivaux, à la tête de 1 200 hommes et d'une dizaine de bâtiments, il s'empare au mois de mai de la Vera Cruz, effrontément, faisant prendre à sa flotte l'apparence de navires espagnols attendus de Caracas. Après avoir accumulé un butin considérable, la part individuelle se serait élevée à £200 par homme, soit plus de 900 piastres, les flibustiers prennent la fuite devant la menace de troupes dépêchées de Mexico et surtout avec l'arrivée de la flotte{199}. N'ayant pas embarqué assez d'eau, le problème se pose de savoir que faire des centaines d'esclaves et prisonniers. Un duel oppose de Graeffe et Van Horn. Blessé, ce dernier meurt d'une infection. En tant que commandant et montant le plus gros navire, Van Horn avait reçu 30 parts. Laurent de Graeffe, Michel, Yankey, Townley et Lesage écoulent leur butin à Saint-Domingue, Grammont et Tristan à Charleston. De quoi souligner l'importance prise par les colonies anglaises d'Amérique du Nord : les

Caroline (qui ne sont pas encore des colonies royales), la Virginie, New York, le Rhode Island, le Massachusetts jusqu'à l'Acadie avec le Port-Royal et les établissements de Terre-Neuve. En 1683, Bréa pille encore des établissements espagnols en Floride. En 1684, Bernanos et Cachemarée reviennent au Venezuela, tandis que Laurent et Michel s'emparent devant Carthagène de trois vaisseaux armés en guerre et retournent au Honduras avant de rançonner des navires hollandais devant La Havane.

Le glas de la flibuste : misère ou fortune, éclatement géographique

L'éclatement de la flibuste

La flibuste française est au faîte de sa puissance en 1685. Tarin de Cussy fait mention de 1 875 hommes pour 17 navires dont deux comptant plus de 50 canons. Ces dits coïncident avec le compte rendu du chevalier de Saint-Laurent et de l'intendant Bégon, tous deux envoyés sur ordre du Roi inspecter la partie française au cours des années 1684 et 1685. Leur mémoire « sur les abus qui se commettent dans les armements des flibustiers » a retenu l'attention. Dix-sept points sont évoqués pour dénoncer finalement l'incapacité de l'autorité royale à faire rentrer ces gens dans le rang. Cependant, le mémoire, brossé en pleine heure de gloire, ne remet pas encore en question la flibuste.

> « Les flibustiers sont plus forts et plus puissants que jamais. Ils ont à la mer quatorze vaisseaux et trois barques longues, depuis quatre jusqu'à 64 pièces de canon et sont environ 2 000 qui ne se peuvent transporter dans une colonie éloignée sans ruiner celle-ci avec laquelle ils ont des liaisons indissolubles. Ces gens-là n'étant pas tels qu'ils ont été représentés à Sa Majesté, mais ayant la plupart des habitations sur lesquelles ils laissent leurs associés, sinon ils sont liés d'intérêt avec les habitants qui leur fournissent et leur avancent tout ce qui leur est nécessaire pour leur armement, sans lesquels ceux qui cultivent les terres ne seraient pas en sûreté, car les Espagnols entretiennent ici plusieurs frégates et plusieurs demi-galères qui font des courses continuelles sur les Français. Il serait impossible aux habitants de leur résister s'il n'y avait des vaisseaux à la mer pour les garantir des insultes qui leur seraient faites, et c'est ce qui les porte à aider les flibustiers de tout leur pouvoir parce que c'est eux qui les garantissent du pillage et qui tiennent tellement les Espagnols en bride, qu'ils sont obligés de se tenir sur la défensive. Mais s'ils étaient une fois délivrés des flibustiers, ils seraient en cas de chasser tous les Français qui sont établis à la côte et pourraient ensuite remonter jusqu'aux Îles du Vent, connaissant le tort que les Français leur ont fait{200}. »

Cette interdépendance apparaît au grand jour au moment de la trêve de Ratisbonne (1684). C'est le moment où Seignelay, acquis aux intérêts malouins, antinomiques des intérêts domingois, entend imposer une brutale reconversion. L'indépendance devient désobéissance et l'essaimage touche

vivement la colonie, dans son potentiel avancé de défense, harcelée qu'elle est par les demi-galères cubaines. Au moment où la nouvelle se répand du passage de 500 flibustiers à la mer du Sud, après avoir bradé leurs bâtiments à l'île d'Or et traversé l'isthme de Darien grâce aux Indiens, le gouverneur dévoile ses craintes :

> « Si cela avait lieu et qu'ils réussissent dans leur entreprise, ce serait la ruine de cette colonie qui, en elle-même, se serait attirée ce malheur par les grandes avances qu'ils [les habitants] ont faites aux flibustiers, qui, se voyant dans l'impossibilité d'y pouvoir satisfaire, étant abîmés de dettes, ont fait cette entreprise par un coup de désespoir ».

Plus que l'Espagnol, le fils de Colbert est l'ennemi de la flibuste. Le marquis de Seignelay a beau jeu de préconiser une reconversion dans la plantation ou le commerce. En encourageant les Malouins, le ministre met le feu aux poudres. Saint-Domingue, sévèrement touchée par la crise du tabac, voit ces habiles négociants se livrer personnellement au commerce interlope, dédaignant l'entrepôt que la colonie entendait incarner à l'exemple de la Jamaïque ou de Curassol. Nul doute que cette orientation ne favorise le départ des flibustiers dans la mer du Sud, tout comme elle prive les habitants d'une source de revenu supplémentaire.

Les opérations menées dans le Pacifique en 1680 n'étaient qu'un avertissement. Outre Swan et Davis, qui passent par le détroit de Magellan, des compagnies traversent l'isthme de Panama au début de 1685 sous les ordres de Townley, Picard, Cachemarée et Rose, en tout un millier d'hommes. Les récits de ces aventures de la mer du Sud ont été relatés par William Dampier et Ravenau de Lussan. Seule la prise de Guayaquil, en avril 1687, où disparaissent des chefs comme Townley et Cachemarée alias François Grogniet, vaut d'être mentionnée. Les compagnies finissent par se séparer. Davis revient en Virginie en passant par l'île de Juan Fernández début 1689, d'autres aboutissent aux Philippines – Swan y trouve la mort – puis à Madagascar. Les derniers reviennent par voie de terre et atteignent le cap Gracias après beaucoup de souffrance. De son côté Grammont a disparu en mer, après avoir repris San Francisco de Campêche en juillet 1685. Bréa a été pendu par les Espagnols, Banister par ses compatriotes, tandis que Yankey et Evertsen se sont évanouis. La mer du Sud continue de fasciner les flibustiers. Le Français Massertie passe encore le détroit de Magellan en 1687. Lesage manque lui la bonne saison mais capture un riche vaisseau de

la *VOC* (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* ou Compagnie néerlandaise des Indes orientales)

L'Afrique ouvre des perspectives à ces hommes : pas d'Espagnols et des comptoirs peu fortifiés de toutes les nations négrières, sans compter la route des épices. Étienne de Montauban se signale en 1691 en détruisant un fort anglais dans la rivière de Sierra Leone. Trois ans plus tard, son bateau saute avec un négrier anglais qu'il était en train d'aborder. Les traversées de l'Atlantique sont monnaie courante pour les Frères de la côte. Elles ont lieu souvent depuis les colonies anglaises d'Amérique du Nord et aboutissent pour les flibustiers à s'intéresser de plus en plus à l'océan Indien, où croisent les vaisseaux des Grands Moghols. Bien que précédé par Thomas Tew, le plus célèbre de ces flibustiers est Henry Every, un contremaître mutin qui fait voile vers Madagascar où les flibustiers ont fait de l'île Sainte-Marie un de leurs repaires. Un certain Adam Balbridge y tient un établissement jusqu'en 1697 qui sert de base de ravitaillement, tandis que les esclaves et les concubines sont enlevés sur la grande île voisine. Depuis New York, des marchands, à la limite de la piraterie, portent des eaux-de-vie et des vivres. Mais ces lieux sont trop éloignés des zones de déprédation. Les Comores offrent une proximité plus intéressante et de l'île d'Anjouan il est plus aisé de croiser en mer Rouge : comme Tew en 1693 et Every qui s'empare en 1695 d'un bâtiment moghol de 1 600 tonneaux. Le butin est énorme dont une partie prend la route des Antilles. Cependant, l'élargissement de la zone de prédation est trompeur. Au vrai, ce phénomène révèle la déliquescence de la flibuste.

La flibuste domestiquée

Jean Du Casse reprend le contrôle de la colonie de Saint-Domingue en 1692 après la terrible défaite des Français à la Savane de Limonade (janvier 1691). Le Gascon, ainsi que se plaît à le signaler le père Le Pers, sait plumer la poule sans la faire crier. Louis de Pontchartrain laisse carte blanche au nouveau gouverneur et l'autorise à se procurer des Noirs « de tous les endroits où il pourra en avoir », du moment que les moyens ne sont pas contraires au service ou au bien de la colonie. Ce flou autorise toutes les rapines alors que la guerre, celle de la Ligue d'Augsbourg, qui a débuté en 1688, est partie pour durer. Homme de guerre, négociant habile et opportuniste, Du Casse parvient une dernière fois à entraîner la flibuste qui devient l'outil principal de la réussite d'une colonie moribonde. La flibuste,

qui appartient plus à Du Casse qu'au Roi, s'amende par l'apport de petits habitants au préalable fidélisés et par le retour d'errance de misérables, appâtés par la guerre et trop heureux de prêter allégeance. Les capitaines montrent leur fidélité : Lesage, Le Duc, de Brach, surtout Godefroy et d'autres qu'on ne verra jamais tourner forbans. Pour cause, ceux qui ne disparaissent pas « en service » recevront places et honneurs. Tarin de Cussy évaluait les effectifs corsaires à quatre centaines la veille de sa mort, Du Casse en ajoute sans doute autant. Les mauvais traitements subis par les flibustiers français qui échouent à la Jamaïque, de retour de la mer du Sud, sont à prendre en considération.

Désormais la riche Jamaïque est une cible et Du Casse s'en prend aux Anglais, accessoirement aux Hollandais, bien plus qu'aux Espagnols. Ces trois nations étant alliées, ce sont les deux premières qui ravitaillent la dernière. Le nombre d'esclaves, durant la guerre, est multiplié par quatre et ce ne sont pas les compagnies du Sénégal et de Guinée qui apportent quoi que ce soit. Profitant du tremblement de terre de 1692 les flibustiers raflent 800 à 900 Noirs sur les côtes de la « Petite Guinée », surnom de la Jamaïque. Dans le même temps, les Danois de Saint-Thomas, les Malouins et des flibustiers, endossant l'uniforme de négrier, mènent une quantité semblable de « bois d'ébène ». Les ravages perpétrés à la Jamaïque (avril-août 1694), avec l'appui de quelques vaisseaux du Roi et d'au moins 500 flibustiers, sont l'occasion de franchir un nouveau pallier. Du Casse avoue 1 300 à 1 400 nègres capturés, mais la prise se chiffrerait en réalité à 3 000. Au-delà du nombre, une autre réalité : le pillage de quelque cinquante sucreries avec leur matériel. Au cours de l'opération, Lesage a trouvé la mort avec une cinquantaine de flibustiers.

Lorsque les Anglo-Espagnols attaquent les quartiers du Nord, en 1695, 200 flibustiers sont autour de leur gouverneur à Léogane, au Petit-Goave et au Cul-de-Sac. À cause de la maladie, le bilan humain de cette expédition est un désastre pour l'escadre britannique. Les flibustiers de la Jamaïque se dispersent pour n'être pas raflés par le système de la presse appliqué, car trop de marins étant morts les vaisseaux ont des équipages insuffisants pour s'en retourner. De 1 200 en 1692, il n'en resterait que 300. Les raids des Frères de la côte domingoise reprennent : la Jamaïque est réduite au silence pour le restant de la guerre. La flibuste jamaïquaine éparpillée, celle de France survit, en appui des armements mixtes montés à Brest ou Rochefort. Celui de Renau en 1696 met les Frères de la côte en colère. Celui de Pointis

l'année suivante, les plonge dans la révolte au point de retourner une seconde fois à Carthagène finir le pillage, cette fois à compte d'auteur. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, on voit des flibustiers attaquer Saint-Eustache ou les possessions hollandaises sur l'Essequibo. Ils profitent du passage d'escadres corsaires royales (Iberville et Cassard) pour prendre sur l'ennemi, dans les marges ou en corps constitué, il est vrai, intégré aux milices.

Certains, assez rares, de ces écumeurs des mers ont pourtant réussi de belles reconversions, de quoi parler d'un pouvoir flibustier. Le *brain-trust* domingois se compose d'une poignée d'Habitants (propriétaires de plantation) dont la majeure partie, qui contrôle déjà les milices et réunit les terres, garnit les bancs du récent Conseil souverain et des quatre sièges royaux mis en place en 1685. Les flibustiers les plus célèbres ont ceci de commun avec la masse des misérables : la plupart du temps, ils n'ont pas su se procurer un pactole et le conserver pour se « ranger des carrosses ». Les autres sont plus discrets quant aux motifs de leur prospérité. Il est avéré que des colons comme Guy Coustard, Le Lièvre, Beauregard, La Richardière, Charles Lemaire, La Place, Bernanos, Fournier et Danzé sont tous d'anciens flibustiers et tous magistrats. D'autres deviennent officiers du Roi comme Laurent de Graeffe fait lieutenant de Roi, Danzé fait major etc. À la Jamaïque, au moment de sa mort, en 1688, Henry Morgan allait réintégrer le conseil de la colonie, Davis, Coxon, Sharpe obtiennent le pardon. Combien d'autres ? Les origines sont obscures, les termes plus encore. Au vrai peu se sédentarisent, la majeure partie disparaît, remplacée au fur et à mesure. Disparaître, c'est souvent quitter ce bas monde sans faire de grandes manières. C'est parfois aussi « tourner forban ». Le glissement vers la piraterie a eu lieu durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, mais c'est essentiellement au moment de la paix, succédant au traité de Ryswick (1697) et surtout d'Utrecht (1713) que la piraterie devient endémique.

Les forbans : mythes et réalités

Les procès sont l'occasion d'appréhender la composition des équipages pirates. Dans l'immense majorité des cas, les hommes à bord sont des Anglo-Saxons puis des Français. Dans cette grande famille multinationale et multiraciale, il y a des Espagnols ou des Portugais, créoles blancs et mulâtres. Laurent de Graeffe, si redouté, commence sa carrière au service de Sa Majesté Catholique. D'autres flibustiers ou pirates ont fini la leur à

son service comme garde-côtes. On n'imagine pas Barbe-Rouge sans Baba : des Noirs sont souvent embarqués, surtout si le périple du navire pirate l'entraîne sur les côtes africaines ou qu'un négrier est capturé. L'organisation propre à la flibuste fournit une autre explication. Le capital colon apporté aux opérations pouvait revêtir une forme humaine. Les esclaves loués par leur maître sont autant de parts calculées au pied du mât, la chose est visible à Carthagène en 1697. Le gouverneur insiste auprès du Roi pour que tous soient affranchis et les propriétaires dédommagés. La plupart du temps, les Noirs capturés sur un navire pirate retrouvent la servitude, ce qui est le cas des 77 Africains embarqués sur les bâtiments de Bartholomew Roberts.

Mais pourquoi devient-on pirate ? Exceptés d'anciens flibustiers exclus et incapables de rentrer dans le rang, bien des déserteurs et des mutins se lancent dans l'aventure. Eux ne sont pas forcément acclimatés aux tropiques. Marcus Rediker a parfaitement montré à quel point le traitement infligé aux marins anglais était un facteur qui accélérait une prise de conscience souvent collective{201} : salaires qui diminuent avec la paix, vêtements inadaptés, nourriture insuffisante et de mauvaise qualité, peines afflictives, injures et coups quotidiens, endettement, discipline aveugle et morgue des officiers, de quoi déclencher une vocation. Probablement cette désertion des gens de mer est-elle plus marquante que l'apport flibustier en lui-même si tant est que la durée de vie d'un pirate dans le « métier » dépasse rarement les deux ou trois ans.

La piraterie anglaise est par ailleurs davantage connue parce que les procès ont permis de produire des archives plus abondantes servant par la suite, à l'instar des gazettes, de relais à l'égard des auteurs littéraires du XIX^e^ siècle. S'agissant de ses propres pirates, la France a privilégié l'amnistie, préférant pardonner à un pirate à condition que le navire soit restitué aux autorités ou détruit et que le pénitent s'engage à dépenser sa fortune à la Martinique, à Saint-Domingue ou aux Mascareignes{202}. Plusieurs escapades connaissent une fin heureuse : Pierre Bachelier, dit Marineau, se retire à l'île Bourbon, comme Mathurin Desmarestz ou Jacques Léger, Robert Culliford échappe à la pendaison tout comme Samuel Burgess, et Cornelius Kelly finit ses jours en qualité de capitaine de port au Petit-Goave.

La première leçon apprise en matière de piraterie est la discrétion. L'utopie basée sur la liberté et l'égalité entre frères de sang est une vue de l'esprit développée par Captain Johnson alias Daniel Defoë qu'il n'hésite pas

à modérer par la suite, pour peu que l'on soit attentif à la lecture de ses textes. Le métier de pirate est de courte durée, même en tenant compte des rechutes fréquentes. La plupart finissent par être capturés, à l'exception de quelques-uns qui disparaissent dans le plus parfait anonymat comme Every, ou qui meurent debout, en jouant leur rôle jusqu'au bout, comme Teach ou Roberts, Tew ou Howell Davis. D'autres enfin se suicident comme George Lowther à moins qu'ils ne soient assassinés comme Halsey ou Anstis. Pour la majorité, les tribunaux deviennent des scènes de théâtre où sont jouées les plus fameuses pièces. Les exemples sont nombreux, Baer les a scrupuleusement recensés du côté anglo-saxon{203}.

À titre d'exemple, la procédure faite au château du cap Corso, en Afrique, le 29 mars 1722, est éclairante. Le président est le capitaine Mungo Herdman, assisté de six autres personnes. Sept hommes de l'équipage de Roberts sont jugés ce jour-là. Stephen Thomas bénéficie de deux témoignages favorables d'un capitaine et d'un autre marin assurant qu'il avait été embarqué contre son gré, capturé sur un vaisseau de la *Royal African Company*. Il est acquitté tout comme John Stodgill, Jacob Johnson et William Smith. En revanche, Peter Divine est accablé par quatre témoignages à charge. Il avoue avoir reçu « l'acte de grâce » en quittant la Barbade sur le *Revenge*, des mains du major Bonnet. John King subit le même verdict bien qu'ayant affirmé que, s'il avait été capturé les armes à la main, il était ivre et que sa jeunesse devait être prise en compte, ne connaissant pas la véritable nature des pirates. William Philips est lui aussi déclaré coupable. Il avait signé, le soir même de sa capture, l'acte de piraterie par lequel il lui était délivré un pistolet. « Comédie » est le mot employé par le tribunal lorsqu'il déclare avoir signé contre son gré. Des 187 Blancs capturés vivants de l'équipage de Bartholomew Roberts, le 22 février 1722, 52 forbans sont pendus le mois suivant sous les murs de la forteresse, 20 sont condamnés à sept ans de servitude sur place, 19 sont emprisonnés, 77 sont acquittés et 19 meurent en attente de leur procès. En ôtant ces derniers, seul un petit tiers gagne directement l'enfer. Les chances de s'en sortir existent bel et bien, à condition d'avoir pris ses précautions.

Mensonge, dissimulation, camouflage. Le monde des marins n'est pas si grand qu'il paraît et on se reconnaît assez vite. À bord, les longs temps de navigation permettent de s'enquérir de tel ou tel, d'apprécier le caractère de ses voisins de quart. Il en va de même dans des colonies formées par une poignée d'hommes déterminés qui ont eu la chance de survivre passée la

première année. Les tropiques, cette chaleur moite qui stimule les sens et fait consommer de l'alcool plus que de raison, et pas seulement de l'alcool, éveillent bien plus vite qu'ailleurs les instincts les plus bas. Il faut nécessairement ruser, tricher du mieux possible pour devenir pirate. Cette histoire s'écrit dans des mondes clos et au sein de la piraterie, les centaines voire deux ou trois milliers d'individus qui la composent ne sauraient s'ignorer. Comme n'importe quel autre bâtiment le navire pirate a besoin de spécialistes, à savoir les officiers mariniers. Le rapt est rapidement indispensable pour qui veut bourlinguer au loin. Rapt de terre, aux Antilles particulièrement où des réseaux existent avec les colons qui se débarrassent ainsi d'une jeunesse turbulente ou d'une soldatesque prompte à la désertion : on parle alors pudiquement de libertinage. Rapt de mer, les forbans vont jusqu'à Terre-Neuve pour enlever des pêcheurs. En mai ou en juin, à l'arrivée des terre-neuviers sur les bancs de morues, il est loisible sur ce vaste espace d'enlever de gré ou de force le pilote, le charpentier, le canonnier ou le chirurgien qui manque à bord, sans oublier les hommes non mariés, ceux qui le sont depuis trop longtemps et les mousses sur lesquels l'emprise est la plus forte. Sont encore réquisitionnés des vivres, des agrès, des munitions voire le navire quand il est meilleur voilier : tout ce qui permet d'entreprendre une traversée vers l'Afrique ou de doubler les caps Horn ou de Bonne Espérance. Cette capture humaine est redoutée et se reproduit d'ailleurs en Afrique, quitte à ballotter les otages d'une prise à l'autre ou les utiliser pour montrer au marchand qui voudrait se défendre qu'il y a du monde sur le pont prêt à en découdre.

Mais qui est pirate ? Comment reconnaître celui qui par un signe discret a montré sa volonté de changer de bord de celui qui perd brutalement non seulement l'espace familier, ses compagnons, au-delà sa famille, mais qui plus est, risque la corde s'il ne peut prouver son innocence{204} ? Quelques rares lettres nous sont parvenues de ces hommes qui supplient, avant d'être emmenés, leur ancien capitaine, leurs camarades de témoigner aux greffes de l'amirauté de leur enlèvement, témoignage appuyé avec bien des larmes par l'épouse, la mère ou la sœur du malheureux. Le témoignage suivant a valeur d'exemple :

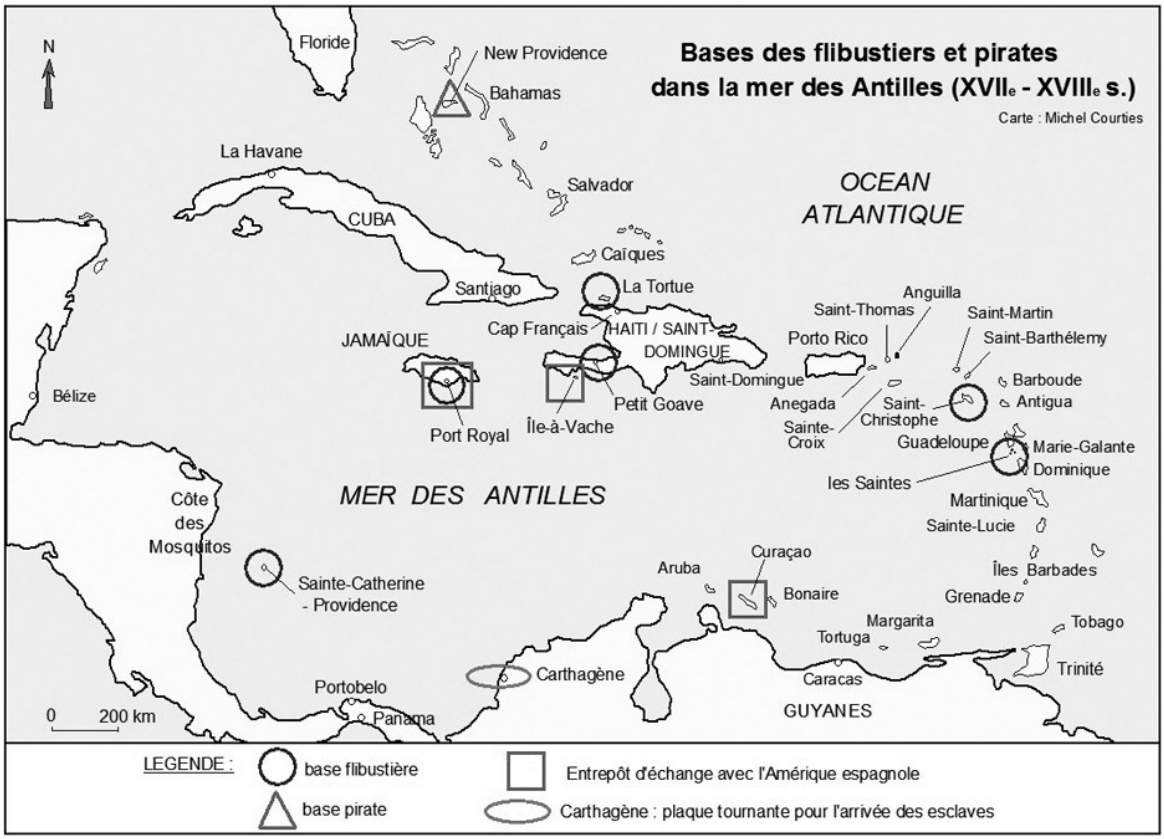
> « Aujourd'hui 25 février 1700 par-devant nous Henri Allaire sieur du Beignon, en présence du procureur du Roi, a comparu en sa personne Elizabeth Gaudouin, fille de feu Jacques Gaudouin et Marie Petit ses père et mère demeurant en ladite ville, laquelle nous a dit et déclaré qu'au mois de mai dernier, Jacques Gaudouin, son frère, s'embarqua en cette ville sur le navire l'*Henriette*, commandé par Michel Hamon pour aller aux Îles de l'Amérique. Mais il est arrivé

que ledit vaisseau étant à l'île de Sainte-Croix a été enlevé par un forban qui a par force pris à son bord ledit Jacques Gaudouin parce qu'il est pilote et qu'il lui serait utile. Et comme il se pouvait faire que dans la suite ce forban serait pris par quelques vaisseaux français et qu'on pourrait accuser ledit Gaudouin d'être forban volontaire, elle nous requerra acte de ce qu'elle déclare pour lui que c'est par force et violence qu'il a été retenu sur ledit forban et requiert que ladite lettre soit déposée à notre greffe pour y avoir recours quand besoin sera et lui valoir et servir ce qu'il appartiendra. Sur quoi nous avons à ladite Elizabeth Gaudouin donné acte de déclaration par elle ci-dessus faite... »

Pour tous, éviter d'être reconnu, éviter d'être confondu est primordial. Le visage barbouillé lors de l'abordage sert à cela. Le fait aussi d'être plus indulgent à l'égard de ceux de la nation. La patrie soit, surtout chaque État pend ses pirates sauf quelques cas comme Louis Guitard, exécuté par les Anglais. Alors menacer les marchands en arborant le pavillon rouge puis noir, mais avec cette subtilité consistant à ne prendre que sur d'autres nations, et le faire ostensiblement, Benjamin Hornigold ou John Halsey et bien d'autres l'ont pratiqué. Le risque ici est de n'être compris ni du quartier-maître qui représente l'équipage ni des hommes et d'être dégradé sur une île quelconque : les Comores ont été témoins de ces abandons obligeant à attendre un revirement de fortune tandis qu'un autre capitaine était élu. Un autre usage est de dédommager le marchand en lui faisant signer un reçu. Le pirate imagine dur comme fer que ce reçu, aussitôt contesté par le capitaine spolié, lui servira de garantie devant les juges. Finalement, les pirates les plus terribles, de Teach à Roberts, sont ceux pour qui tout espoir est désormais vain. Il ne reste plus qu'à brouiller les pistes, par de fausses confidences délivrées à des marchands rançonnés... et trinquer avec la mort. Un William Kidd a cru jusqu'au bout qu'il pouvait s'en tirer, jusqu'à voir la corde se casser au moment de son exécution. Stede Bonnet, le « gentleman pirate », clamera lui aussi son innocence profitant du mouvement de sympathie qu'il a suscité lors de son procès.

Cet âge d'or de la piraterie, avec les circuits économiques qu'elles génère et alimente – traite négrière *yankee* dans le canal du Mozambique, liquidations dans les colonies espagnoles ou françaises –, s'estompe et disparaît à la fin des années 1720. Que rêver de mieux comme scène finale que le pont d'un vaisseau ou le fond d'une plage de sable blanc sur une île des Antilles ou de l'océan Indien ? Dans les deux cas, il s'agit d'un univers où l'horizon n'est qu'une première marche ouvrant sur l'infini. Il est pourtant question bel et bien d'un univers carcéral qu'il est difficile de quitter sans avoir une opportunité en poche. Or, le plus souvent il n'y a pas de poche et

les opportunités s'envolent sans que l'on puisse les retenir. Pirate un jour, pirate toujours. Le trublion aura au moins cette utilité qu'en exagérant ses déprédations – Roberts avec ses 400 prises est un exemple de choix – les nations et les compagnies de commerce poussent leurs pions. À partir de 1718, des chasseurs de pirates partent chaque année sur les bancs de Terre-Neuve, croisent le long des côtes africaines avant de faire leur route vers les Antilles, aux stations navales dont certaines deviendront des bases navales, la « forbannerie » ne laissant pas que des mauvais souvenirs...



Carte 6. Bases des flibustiers dans la mer des Antilles (XVIIe-XVIIIe s.)

Le *corso* en Méditerranée (XVI^{e}-XIX^{e} siècle)

Le laboratoire méditerranéen
Course et piraterie aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles{205}

Guillaume Calafat
Maître de conférences en histoire, Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne

Wolfgang Kaiser,
Professeur d'histoire moderne,
Directeur d'études à l'EHESS
Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Durant l'époque moderne, la piraterie et la guerre de course ne sont pas des phénomènes nouveaux en Méditerranée{206}. Bien au contraire, les razzias côtières ou les raids maritimes destinés à la capture du butin matériel et humain y apparaissent comme une composante ordinaire des économies urbaines et littorales des XIV^e^ et XV^e^ siècles{207}. Les autorités souveraines n'hésitent pas, en effet, à user de leur droit de « représailles »,

déléguant à des entrepreneurs de la violence maritime le pouvoir de venger et de réparer le tort fait à leurs sujets par des communautés qualifiées d'« ennemies ». Cet encadrement juridique de la rétorsion est censé distinguer le « corsaire », légitimé par une licence (une « lettre de marque », un passeport, une commission...), du « pirate », le hors-la-loi par excellence, celui que Cicéron appelle « l'ennemi de tous ». De même, les sources ottomanes distinguent également réguliers (*levend* voire *korsan*) et irréguliers (*harami levend*). Dans les faits, toutefois, les représailles sont souvent arbitraires et abusives, entraînant à leur tour de violentes répliques. Dans les sources médiévales et modernes, les termes « pirates » ou « corsaires » sont fréquemment employés sans distinction, y compris, par exemple, dans les licences qu'accorde le roi d'Aragon à ses corsaires à la fin du Moyen Âge{208}. Par ailleurs, les victimes ne différencient guère les pirates et les corsaires : « vous autres de Marseille êtes tous des larrons et accueillez les corsaires et pirates » (*...vos autres de Masselha es tos layrons e si aculhes los corsaris e pirates*) se plaint, en 1432, un marchand spolié par un marin marseillais, qui pouvait toutefois se mettre au service de sa ville en temps de disette{209}. On retrouve également cet usage simultané dans des patentes siciliennes du XVI^e^ siècle, qui octroient aux pêcheurs et marins de Trapani l'autorisation « d'exercer la course et la piraterie en Barbarie » (*exercendi cursum et artem piraticam in partibus Barbariae*){210}. Il semble inadéquat d'opposer la course et la piraterie en se fondant uniquement sur des critères et définitions juridiques ; tout du moins est-ce imprudent historiquement parlant, notamment dans le cas de la Méditérranée L'emploi souvent conjoint des deux termes témoigne en réalité de procédés, de pratiques et d'objectifs sensiblement identiques : corsaires et pirates privilégient les assauts contre les navires marchands ou les bateaux de pêche pour s'emparer de leurs cargaisons et du butin humain, évitant dans la mesure du possible la rencontre et le combat avec d'autres corsaires ou, plus redoutés encore, avec des escadres ennemies. Comme l'expliquent des Provençaux au début du XVI^e^ siècle, en affrontant d'autres corsaires, on ne gagne le plus souvent que des tonneaux vides (« *de cossari à cossari non si gassanho que barilh* »){211}.

Le théâtre méditerranéen se révèle ainsi un laboratoire particulièrement intéressant pour mettre à l'épreuve les catégories souvent labiles de « course » et de « piraterie ». Les débats, l'indétermination dans la qualification du phénomène, au cours des XV^e^ et XVI^e^ siècles, révèlent

également les rapports de force complexes qui existent entre les différents pouvoirs rivaux de la région. À partir de la seconde moitié du XVe siècle, on assiste en effet à la montée en puissance et à l'expansion, terrestre et maritime, de l'Espagne et de l'Empire ottoman. L'affrontement entre les deux empires se teinte volontiers d'un motif religieux, celui d'une guerre sainte menée par les troupes du roi catholique, d'un côté, et par celles du sultan musulman, de l'autre. L'historiographie s'est notamment intéressée à cette course méditerranéenne spécifique que Michel Fontenay a proposé d'appeler, à partir d'un mot de la *lingua franca* méditerranéenne, le *corso*. « Forme de violence sur mer aux confins de la course et de la piraterie [...] pratiqué[e] à longueur d'année des deux côtés de la Méditerranée sous prétexte de guerre sainte contre l'infidèle », le terme *corso* traduit bien les ambiguïtés du brigandage maritime, en même temps qu'il offre une catégorie utile pour décrire la versatilité et l'alternance des activités corsaires et pirates en Méditerranée{212}.

Corso et razzias au XVIe siècle

Les grandes phases du *corso* méditerranéen sont bien connues, depuis les travaux de Godfrey Fisher, Alberto Tenenti, Salvatore Bono, Peter Earle et Michel Fontenay{213}. Au XVe siècle, durant la « *Reconquista* », les corsaires d'Afrique du Nord, épaulés par les Ottomans, attaquent les vaisseaux espagnols en Méditerranée occidentale, contribuant à étendre la frontière maritime ottomane{214}. Après la prise de Grenade en 1492, et pendant près de soixante-dix ans, le Maghreb devient alors le théâtre de conflits violents, depuis la prise d'Oran par les Espagnols en 1509, jusqu'à la conquête définitive de Tunis par la flotte turque d'`Ulūc `Alī en 1574. La conquête d'Alger par les frères `Arūḏj et Ḫayr al-Dīn Barberousse (d'abord en 1517 puis, de manière définitive, en 1529 lorsque les Espagnols sont expulsés du *Peñon* d'Alger), la prise de Tripoli en 1551, puis celle de Tunis en 1574, contribuent à étendre l'aire d'influence ottomane à l'Afrique du Nord. En Méditerranée orientale, la prise de Rhodes par les troupes de Soliman le Magnifique en 1522 permet aux Ottomans de sécuriser la navigation entre Istanbul et l'Égypte et d'enlever l'un des derniers vestiges de la Croisade aux corsaires de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem{215}. Ces derniers se rabattent sur Malte, en 1530, où Charles Quint leur confie la mission de combattre le

« Turc » et les « Barbaresques ». Les chevaliers se défendent vaillamment face à la marine ottomane lors du siège de l'île en 1565, et construisent La Valette en 1566 qui devient l'un des principaux pôles du *corso* catholique en Méditerranée{216}. En 1562, le Grand-duc de Toscane, Côme Ier de Médicis, fonde quant à lui, sur le modèle de l'ordre de Malte, l'ordre militaro-religieux des chevaliers de Saint-Étienne qui opère depuis le port de Livourne{217}.

Au cours du XVIe siècle, guerres d'escadre et guerres de course sont intimement liées ; elles constituent, pour mieux dire, deux facettes complémentaires de la guerre navale entre Espagnols et Ottomans. Les Maltais et les Toscans participent ainsi à la bataille de Lépante de 1571, aux côtés des escadres espagnoles, génoises et vénitiennes. Les corsaires d'Alger, puis ceux de Tunis et de Tripoli, sont, quant à eux, pleinement intégrés à la marine ottomane et à ses plus hauts postes de commandements. Les grands *ru'asā'*, les grands capitaines de l'envergure de Barberousse, puis de Ṫurgẖūd, de Sālih Reis et d'`Ulūc `Alī, ont certes commencé leurs carrières comme corsaires, mais ils deviennent des amiraux de renom au service de l'Empire ottoman{218}. L'activité corsaire fait partie intégrante d'un *cursus honorum* naval qui ne hiérarchise pas nécessairement entre la « grande guerre » (la guerre d'escadre) et la « guerre inférieure » (la guerre de course), pour reprendre des expressions braudéliennes. Ḫayr al-Dīn Barberousse, maître d'Alger, est par exemple nommé Premier Gouverneur (*beylerbey*) de la province par le sultan ottoman, puis gouverneur de la province des « îles » (*Cezayir-i Bahr-i Sefid*) en 1534 et amiral de la flotte ottomane (*ḳapudan paşha* ou *kapudan-ı Derya*). L'épisode de la collaboration entre la flotte française et celle de l'amiral ottoman, dans le cadre des guerres d'Italie et de l'alliance militaire entre François Ier et Soliman contre Charles Quint, est resté célèbre. La flotte ottomane sous le commandement du *ḳapudan paşha* Barberousse lance des expéditions à Mahon et Minorque en 1535, assiège Nice en 1543, hiverne à Toulon (septembre 1543-mars 1544), attaque Ostie, et conquiert l'île de Lipari en 1544. Sept cents prisonniers sont alors rançonnés dans les ports secondaires du nord-est de la Sicile : Messine est transformée pendant quelques jours en marché d'esclaves, où les familles peuvent tenter de racheter leurs proches.

Des années 1530 aux années 1570, les razzias ottomanes et maghrébines affectent donc davantage les populations et les économies littorales que les navires marchands. Les îles de la Méditerranée occidentale sous domination

espagnole ou génoise, Sicile, Sardaigne, Corse, Baléares, sont particulièrement exposées. Les tours de guets y fleurissent, comme à Minorque, avec la construction du fort San Felipe, commencée en 1554, ou bien à Ajaccio en 1563 ou Cagliari en 1573. Ces fortifications sont dessinées par le même ingénieur, Giacomo Palearo, surnommé le Fratin{219}. Des villes comme San Lucido, en Calabre, ou Vieste et Manfredonia, dans les Pouilles, perdent près de 40 à 80 % de leurs populations{220}. Les villes et villages des littoraux sont sans conteste les zones les plus vulnérables, mais des incursions spectaculaires, à l'instar de celle menée depuis Francavilla en 1566, voient plus de six mille Turcs pénétrer jusqu'à une centaine de kilomètres à l'intérieur des terres. Loin de se réduire à de mauvaises rencontres en mer, les captures résultent souvent de véritables chasses à l'homme sur ces franges littorales et dans les îles. Car si les expéditions visent à piller les récoltes, à voler des animaux, il s'agit surtout de capturer des populations, non pas pour les réduire en esclavage, mais plutôt pour exiger des rançons payables immédiatement. La pratique de la rançon sur place est banale en Méditerranée. En Andalousie, cette pratique du rachat direct était appelée *alafía*, un mot d'origine arabe signifiant « grâce » et « pardon ». À Melilla, préside espagnol, on trouve d'ailleurs encore aujourd'hui une *torre de la Alafía*{221}. La menace endémique des razzias a non seulement laissé de nombreuses traces dans la toponymie méditerranéenne, mais aussi dans les croyances et les dictons populaires : dans la Naples du XIX^e^ siècle, les chats noirs sont ainsi assimilés à des espions barbaresques !

L'apogée du *corso* méditerranéen : 1570-1645

L'historiographie considère généralement les années qui suivent les grands affrontements du début des années 1570 entre l'Espagne, Venise et l'Empire ottoman (à Famagouste, Lépante ou Tunis) comme une période de rupture, durant laquelle on assiste en effet à une véritable explosion du *corso*. Dans une perspective braudélienne assumée, Alberto Tenenti explique ainsi qu'à la fin du XVI^e^ siècle, Madrid se focalise désormais sur l'espace atlantique, quand Istanbul regarderait surtout du côté de la frontière orientale, disputée avec la Perse safavide : « la carence des deux principaux gendarmes de la Méditerranée va donner libre jeu aux tenants du *corso*

traditionnel » (M. Fontenay). Plus généralement, le XVII^e^ siècle est une période de recomposition et d'indétermination politique et économique en Méditerranée, où aucune puissance ne semble véritablement dominer et prendre le dessus sur les autres.

À ces raisons militaires et politiques, s'ajoutent des mutations technologiques dans la navigation méditerranéenne : au début du XVII^e^ siècle apparaissent en effet les « bertones », ces « vaisseaux ronds » venus de l'Atlantique, plus mobiles, rapides et manœuvrants que les galères méditerranéennes et rapidement appropriés par les marines d'Afrique du Nord{222}. D'après le Vénitien Giovanni Battista Salvago, vers 1625 la marine d'Alger est ainsi composée d'une centaine de vaisseaux ronds, pour six galiotes à rame. Ces nouveaux modes de naviguer vont de pair avec l'implantation au Maghreb de nouveaux acteurs au cours des années 1604-1609. On peut citer le corsaire flamand Simon Dansa (ou Danser), propriétaire de trois à quatre bertones à Alger, ou les Anglais Henry Mainwaring et John Ward à Tunis. Forts de ces nouveaux types d'embarcation et d'une flotte importante, les corsaires d'Afrique du Nord s'aventurent également dans l'espace atlantique. L'épisode le plus célèbre et marquant est sans doute le raid des corsaires marocains de Salé en Islande en juin-juillet 1627, mené par Murād Reis. Ce capitaine d'origine hollandaise est également connu sous le nom de Jan Janszoon van Haarlem, et parvient à faire plusieurs centaines de captifs islandais et danois{223}. En 1631, les corsaires nord-africains saccagent également Baltimore, un petit village près de Cork, en Irlande, où ils font plus de cent captifs. Le 7 août 1634, le Père Dan voit « partir d'Alger une flotte de vingt-huit de ces navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fût possible de voir. Ils firent voile en Ponant, pour aller attendre les vaisseaux bretons, normands et anglais qui en ce temps-là vont d'ordinaire en Espagne, pour y charger des vins, des huiles et des épiceries » (*Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, 1649). Les corsaires d'Alger et de Salé font ainsi peser une menace constante, durant ces années, sur les routes commerciales qui relient la Manche et l'Atlantique à la Méditerranée : Hollandais, Hanséates, Anglais ne sont ainsi pas épargnés par le *corso* nord-africain.

Parallèlement à cette évolution du contexte politique méditerranéen et ces transformations de la navigation, on assiste également à un autre phénomène d'ampleur, souvent rapporté par l'historiographie aux transferts de compétence techniques, à savoir l'ascension au sein des équipages

corsaires de marins et de capitaines convertis à l'Islam – ceux que les sources européennes appellent péjorativement « renégats ». Leur rôle ne doit bien évidemment pas être exagéré, tant ils alimentent la phobie de la conversion, de l'hérésie et de la trahison dans les récits des voyageurs et des rédempteurs. Néanmoins, on ne peut que constater leur importance croissante au sein de la marine d'Alger, à l'instar de Māmī Arnawṭ (célèbre pour avoir capturé Miguel de Cervantes), Murād Raïs, Murād Qûrçû, Hasan Qalfāt, `Alī Bičenīn, ou encore `Alī Canary. Le phénomène de conversion progresse de la fin du XVI^e^ siècle au milieu du siècle suivant ; passée la première moitié du XVII^e^ siècle, les conversions se raréfient. Le frère bénédictin espagnol Diego de Haëdo, auteur d'une *Topographie et histoire d'Alger* (1581), dresse ainsi une liste du « nombre des corsaires et de la quantité de galiotes qu'ils possédaient en l'année 1581 ». Il dénombre trente-cinq corsaires et trente-six galiotes de quinze à vingt-huit bancs. Seules dix galiotes appartiennent à des « Turcs », et Haëdo, comme nombre d'auteurs européens à sa suite (tels Salvago ou le Père Dan), insiste fortement sur le poids des corsaires convertis, originaires de Grèce, d'Albanie, de Corse, d'Espagne, de Gênes, de Venise, de Provence, ou de Hongrie, à l'instar de Dja`far Pasha, « roi d'Alger » en 1581.

Nombre et origine des corsaires d'Alger en 1581, d'après Diego de Haëdo.

Nº	Propriétaire	Origine	Précision	Nombre de bancs
1	Djafar	Hongrois	roi d'Alger	24
2	Mami Arnaout	albanais	capitaine de la mer	22
3	Murād	français	esclave (serviteur) de Mami Arnaout	22
4	Dali Mami	Grec		22
5	Murād Raïs	Albanais	dit Le Grand	24
6	Ferou Raïs	Génois		18
7	Murād Raïs Maltrapillo	Espagnol		22
8	Aïssa Raïs	Turc		18
9	Arapsa Raïs	Turc		15
10	Amissa Raïs	Turc		20
11	Murād Raïs	Grec	dit le petit	18
12	Sinan Raïs	Turc		22

13	Youssuf Raïs	Espagnol		22
14	Agibali	Turc		18
15	Hassan	Génois	esclave (serviteur) d'un marabout	28
16	Kaïd Daoud	Turc		20
17	Kaïd Khader	fils de converti		23
18	Kaïd Giger	Turc		22
19	Marjamami	Génois		18
20	Mamidja	Turc		18
21	Kaïd Mohammed	Juif		15
22	Mamidja	Génois		18
23	Mami Raïs	Vénitien		22
24	Mami Gancho	Vénitien		20
25	Mami Corso	Corse		20
26	Mami Calabrès	Calabrais		22
27	Paduan Raïs	fils de converti		22
28	Kadi Raïs	Turc		22
29	Donardi	Grec		29
30	Djafar Montez	Sicilien		22
31	Hassan Ginoes Fornaro	Génois		15
32	Kari Raïs	Turc		18
33	Kaur Ali	fils de converti		22
34	Yussuf Remolar	Napolitain		20
35	Djafar	Génois		20

Après avoir dressé cette liste, Haëdo ajoute :

> « Il y a d'autres corsaires montant des frégates ou brigantins de huit à treize bancs, navires que l'on construit ordinairement à Cherchel, port situé comme nous l'avons dit à 60 milles à l'ouest d'Alger et où il y a une grande quantité de bois de construction. Les ouvriers qui construisent ces navires sont des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon, dont Cherchel est tout à la fois remplie et peuplée. La plupart d'entre ces hommes sont à la fois patrons et capitaines de leurs bâtiments, car étant nés en Espagne, ils sont très pratiques des ports et côtes de ce pays. »

Le bénédictin insiste sans surprise sur les compétences techniques des Morisques d'Alger ayant fui l'Espagne – un motif qui revient de manière fréquente dans sa *Topographie* pour souligner l'idée de leur combat continuel contre les Espagnols. Cela étant, il est vrai que les Morisques

originaires d'Aragon (les « Tagarins ») constituent un groupe d'armateurs puissants à Alger tout au long du XVII^e siècle.

Lemnouar Merouche, auteur d'une monographie de référence sur le *corso* algérois, avance l'idée que la course prend un « caractère privé nettement prononcé » à partir des années 1570-1580, bien qu'une partie des fonds publics, sous la pression de la corporation (la *ṭā'ifa*) des corsaires soit directement destinée à nourrir les chiourmes et à développer les infrastructures portuaires (arsenal, magasins, etc.)[224]. Aussi, de 1580 à 1640, les estimations sur l'état de la flotte d'Alger oscillent entre soixante et quatre-vingts navires. D'après Merouche, les années de pointe correspondent à la période 1607-1629 durant laquelle les corsaires d'Alger ramènent chaque année entre soixante-dix et cent embarcations, avec un pic en 1620, où sont pris cent vingt-cinq navires. À Tunis, nombre d'armateurs impliqués dans le *corso* font partie de l'élite de la Régence tels Yūsuf Dey, Ustā Murād Dey « Genovese », ou Murād Bey « Qūrsū ». Durant les années 1610, les galères de Tunis sont au nombre de six, sans compter quelques galions, fustes et brigantins ; on compte sept galères dans les années 1620 ; dans les années 1630, le père Dan les estime à cinq. Comme il l'explique, on appelle communément cette flotte « les galères de Bizerte », du nom du port où elles hivernent, en raison du double abri qu'offrent le lac et la forteresse. L'inspecteur des Douanes et magistrat de la Santé de Livourne, Ottavio Cappelli, écrit à Florence pour relater les « sorties » de la flotte de Bizerte. Il relate notamment une expédition sous le commandement du *kapudan* Ustā Murād, à la fin du mois de juin 1625 : aux abords de Syracuse, les six galères de Bizerte combattent contre cinq vaisseaux maltais ; près de vingt chevaliers périssent durant le combat et les Tunisiens sortent victorieux, emportant avec eux deux navires de l'Ordre, la *Patrona* et la *San Francesco*. D'après le récit de l'affrontement envoyé au secrétaire du Grand-duc de Toscane, la bataille coûte néanmoins cher aux galères de Tunis qui ne peuvent reprendre la mer qu'après plusieurs mois de réparation (Arch. di Stato di Firenze, *Mediceo del Principato*, 2145, f^o 206).

Durant cette période, les attaques des corsaires d'Alger et de Tunis se multiplient donc sur les côtes italiennes et espagnoles, ainsi que sur les îles de Méditerranée occidentale (Baléares, Corse, Sardaigne et Sicile), non sans se heurter parfois à de violents assauts. En 1609, par exemple, les Espagnols de don Luis Fajardo et les Français s'en prennent au port tunisien de La Goulette, où ils brûlent près de trente embarcations. La Goulette est à

nouveau visée en 1612. Deux ans plus tard, le même Fajardo, à la tête d'une centaine de vaisseaux et de cinq mille soldats, prend le port marocain de La Mamora. En ce qui concerne Alger, les pertes infligées dans les années 1630 par les flottes européennes (essentiellement vénitiennes, espagnoles et françaises) marquent un relatif coup d'arrêt de la course algéroise, accentué par la défaite navale de Négrepont de 1647 au début de la guerre de Candie. La flotte d'Alger est mobilisée par l'Empire ottoman dans sa lutte contre la République de Venise, et les activités corsaires en Méditerranée occidentale se trouvent ainsi considérablement réduites durant les années 1640.

Alors qu'elle est essentiellement publique au XVI^e^ siècle, on observe à Malte un phénomène sensiblement identique de croissance de la course privée au début du XVII^e^ siècle. L'activité des Maltais – qu'ils soient membres de l'Ordre ou laïcs – représente ainsi 73 % de la course maltaise du premier XVII^e^ siècle{225}. L'Ordre octroie des patentes aux armateurs pour armer en course *a danno d'Infedele* et arborer le pavillon maltais moyennant l'acquittement de la dîme, c'est-à-dire un dixième du butin. La flotte des chevaliers s'est agrandie au XVII^e^ siècle : la marine gérosolomitaine compte cinq galères en 1596, six en 1628 et sept en 1651. De même, si trois cents chevaliers vivaient à Rhodes avant la prise de l'île par les troupes de Soliman le Magnifique, Malte en dénombre environ six cents au XVII^e^ siècle. La croissance démographique est également un bon indicateur du développement de l'île : près de 60 000 habitants peuplent Malte en 1670 (malgré les épidémies de peste fréquentes et les famines endémiques), quand elle n'en comptait qu'à peine 30 000 en 1590. Entre 1605 et 1635, près de quatre cents patentes ont été octroyées à des corsaires privés par les autorités maltaises ; l'île leur offre un pavillon, un tribunal, des infrastructures portuaires : parmi eux, nombre de Corses, de Livournais, de Marseillais qui croisent dans l'Archipel et au Levant, en mer Ionienne et sur le littoral africain. La course toscane des chevaliers de Saint-Étienne culmine elle aussi à la même période, autrement dit de Lépante à la guerre de Candie : les galères toscanes mènent des raids jusqu'à Chios en 1599, à La Preveza en 1605, ou encore à Annaba en 1607. L'armement privé n'est pas en reste : des capitaines anglais, tels que Kenelm Digby ou Richard Gifford, obtiennent des commissions du Grand-duc de Toscane pour combattre les « Barbaresques ». En outre, le port de Livourne, réputé pour ses franchises douanières, joue à l'époque un rôle important de carrefour de revente des prises en Méditerranée occidentale, en plus d'être un lieu de

résidence privilégié des corsaires « nordiques ». Ainsi que le rapporte Pierre Grandchamp, le drogman vénitien Salvago pointe, dans sa relation au Doge, les connivences des marchands et « receleurs » livournais :

> « Il y a en résidence à Alger et à Tunis des marchands [qui] achètent toutes les marchandises de prises et les envoient à l'échelle absolument franche de Livourne [...] C'est la véritable source de la course, [sans cela] les marchandises de prise moisiraient en Barbarie et l'ardeur des corsaires se refroidirait d'un butin inutile. »

Outre le Grand-duc de Toscane, le duc de Savoie offre lui aussi l'hospitalité aux marins anglais : le redoutable pirate Peter Easton, qui croise habituellement dans l'Atlantique, se rend dans le port de Villefranche en mars 1613 pour vendre le butin de ses prises. Il propose ensuite d'armer une flotte au service du duc Charles-Emmanuel.

Cet apogée de la course maghrébine, livournaise et maltaise, des années 1580 aux débuts de la guerre de Candie en 1645, ne doit pas masquer le caractère général du phénomène en Méditerranée durant cette période et, plus généralement, durant tout le XVII^e^ siècle. Alberto Tenenti a ainsi indiqué la recrudescence de la course gréco-turque de Leucade et des Albanais de Valona (Vlorë) ou de Durazzo (Dürres) au tournant des XVI^e^ et XVII^e^ siècles. Leurs proies principales sont les vaisseaux vénitiens, généralement pris dans le détroit d'Otrante, mais parfois dans les zones plus septentrionales de l'Adriatique. C'est précisément au nord du « golfe de Venise » que des pirates chrétiens, les Uscoques, établis à Senj en Croatie, s'emploient à gêner la navigation de Venise, des Ragusains et des Ottomans dans l'Adriatique. Encouragée par les Habsbourg après la paix vénéto-turque de 1573, la piraterie uscoque culmine au début du XVII^e^ siècle. Il faut attendre la fin de la guerre de Gradisca, ou « guerre des Uscoques » (1615-1617), pour que l'Empire et la Sérénissime mettent conjointement un terme aux déprédations des pirates croates, en décidant de les déporter en Croatie intérieure{226}.

Conséquences et retombées du *corso*

Le nombre des razzias tend à diminuer au cours du XVII^e^ siècle, à mesure qu'on renforce les systèmes de défense côtiers en Méditerranée. On compte environ 5 000 tours en Italie du Sud et sur les îles ; rien qu'en Sicile, on en

trouve 137, autrement dit une tour tous les huit ou neuf kilomètres en moyenne. Les règlements insulaires de l'Empire ottoman organisent également un système de surveillance des côtes contre les « brigands des mers » ou les « pirates » (*harami levend*) qui prend appui sur les îles importantes et stratégiques de la mer Égée, telles que Lemnos, Mytilène, Rhodes, Cos, ou Chypre. Outre les forteresses de guets et les garnisons installées sur les îles, les populations locales – en particulier les habitants des lieux élevés – servent de sentinelles et sont chargées d'envoyer des signaux sous forme de feux lorsqu'apparaissent des voiles suspectes à l'horizon{227}.

Malgré ces dispositifs, le *corso* n'en demeure pas moins une activité qui affecte grandement la navigation et les trafics en Méditerranée – même s'il est difficile, voire impossible, de donner une estimation fiable de ses retombées économiques. En 1599, les galères de Bizerte prennent le galion marseillais *Saint-Jean-la-Fleur-de-Lys* et sa cargaison estimée à 20 000 écus. Selon certaines sources françaises, les corsaires tunisiens auraient capturé neuf vaisseaux en 1611, huit en 1612, douze en 1614 et seize en 1619{228}. Les corsaires d'Alger, quant à eux, auraient capturé 963 navires de 1613 à 1622, dont 447 navires hollandais, 120 espagnols et 253 français{229}. Le Père Dan, rédempteur trinitaire, estime que les corsaires algérois ont capturé environ 80 navires de différents types entre 1628 et 1634. Wijnant de Keyzer, consul hollandais à Alger, avance lui un chiffre de 125 prises algéroises entre 1618 et 1620, dont 76 pour la seule année 1620{230}. Sans doute les consuls, les marchands, les assureurs, les rédempteurs de captifs surtout, grossissent parfois ces chiffres pour marquer les esprits et mobiliser davantage de capitaux pour le rachat des prisonniers de la course ; ces estimations permettent néanmoins de se faire une idée de la menace endémique que fait peser le *corso* sur les échanges en Méditerranée.

À Tunis, le commerce des produits issus des prises (bateaux, marchandises, monnaies, esclaves...) constitue une activité potentiellement lucrative pour les armateurs, les capitaines et les principales autorités de la Régence. Sadok Boubaker a calculé qu'en 1605, la moitié des bateaux vendus à l'encan le sont par le dey de Tunis, `Uthmān Dey (1593-1610) ; en 1608, le dey écoule les trois quarts des prises vendues dans la Régence. Son successeur, Yūsuf Dey (1610-1637) met aux enchères le tiers des bateaux capturés en 1617. L'activité corsaire est globalement un secteur dynamique qui peut favoriser la circulation des biens et des marchandises, mais aussi

celle du numéraire et du crédit en Méditerranée. De même, la capture de certaines marchandises – comme le blé en période de disette ou bien certaines matières premières – peut être profitable, sans parler de la force de travail tirée de l'esclavage. Cependant, malgré certains profits spectaculaires, le *corso* n'est pas toujours rémunérateur, sans oublier qu'il s'agit d'une activité coûteuse, risquée et donc très aléatoire. Michel Fontenay a ainsi démontré que la course est « une activité financièrement déficitaire pour l'Ordre de Malte », qui compte bien davantage sur les revenus issus de ses six cents commanderies (réparties essentiellement en Espagne, au Portugal, dans les États italiens et le Royaume de France) que sur les prises rapportées par ses corsaires. Le Grand-duché de Toscane peine quant à lui à entretenir les galères de l'Ordre de Saint-Étienne, dont l'activité diminue dès les années 1620-1630 pour ne se concentrer essentiellement que sur la surveillance du littoral toscan et sur des opérations de police maritime. À Tunis, le pouvoir beylical aurait, à compter des années 1640, de moins en moins investi dans les affaires maritimes, pour développer les recettes liées à l'exploitation foncière ainsi que les ponctions fiscales. Les périodes d'activités corsaires étaient « trop courtes et trop espacées pour constituer un fondement économique durable »[{231}] ; le pouvoir local aurait développé « son assiette continentale au point de faire de la course une source de revenus secondaires »[{232}]. Si la place de la course semble plus importante dans l'économie des autres régences ottomanes du premier XVII^e^ siècle, et plus particulièrement à Alger, il ne faut pas l'hypertrophier : non seulement, l'armement en course nécessite de lourds investissements, qu'il n'est pas toujours aisé d'apprécier et de prendre en compte dans la pesée globale des bénéfices ; mais, en outre, le *corso* maghrébin enrichit grandement des « receleurs » européens (marseillais, livournais, anglais et hollandais), qui ont noué des contacts privilégiés dans les Régences et savent tirer profit de leurs positions intermédiaires.

Faut-il en conclure, avec Michel Fontenay, que « le *corso* méditerranéen des Temps Modernes est une activité de gagne-petit, sans vraie gloire ni gros profit, à laquelle on ne se voue faute de mieux » ? La course serait, de ce point de vue, une activité de substitution, qui viserait à compenser l'absence de développement d'une marine marchande dans les « États corsaires » méditerranéens. S'il convient en effet de remettre en question les profits souvent exagérés du *corso*, qu'en est-il de la « gloire » et des motivations religieuses des corsaires en Méditerranée ?

Comme pour l'économie, il faut dresser un tableau nuancé. D'un côté, l'idée de Croisade est de plus en plus contestée au XVII^e^ siècle, à mesure que les États d'Europe occidentale nouent des relations diplomatiques directes avec l'Empire ottoman et ses provinces du Maghreb. Ainsi, le « péril turc » semble s'éloigner en Méditerranée, et les appels à la Croisade deviennent peu à peu des exercices rhétoriques, destinés surtout à justifier idéologiquement le maintien de l'activité corsaire et la levée de subsides par les ordres militaro-religieux. Lemnouar Merouche tend également à relativiser l'importance du *jihād* chez les corsaires algérois, et insiste davantage sur la perspective de gains matériels que le *corso* permet d'entrevoir. D'un autre côté, s'il est difficile de mesurer la part des motivations religieuses réelles des corsaires, il ne faut pas pour autant les évacuer : au « boulevard de la chrétienté » maltais, répond symétriquement le *dār al-jihād*, ou *jazā'ir al-maghāzī* algérois, le « boulevard de la guerre sainte ». L'historiographie officielle de l'Ordre de Malte comme les chroniques de Tunis et d'Alger exaltent aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles la mémoire des grands chevaliers, des grands corsaires et des victoires marquantes. Le fait qu'une partie notable des équipages corsaires maghrébins soit commandée par des « renégats » ne signifie pas davantage qu'il faille remiser les motivations religieuses des *ru'asā'*, à moins de considérer de manière réductrice que la conversion à l'islam est systématiquement instrumentale. Au reste, la situation est quelquefois particulièrement complexe, comme le rappelle celle des Grecs des îles égéennes considérés comme sujets du sultan et schismatiques par les uns, et mécréants par les autres. Toutefois, dans le cas de Patmos au XVI^e^ siècle, étudié par Nicolas Vatin, « on n'y rencontre pas de corsaires d'Occident [...] ce sont toujours des marins nés ou installés dans la région, des individus venant des côtes d'Anatolie. Nous sommes ici dans un tout petit monde où chacun se connaît ». Il en va autrement au XVII^e^ siècle quand la fin de la guerre navale contre l'Espagne provoque l'invasion de la Méditerranée orientale par les corsaires d'Occident. Ceux-ci qui hivernent dans les Cyclades en cohabitant avec les insulaires, les rançonnant ou faisant affaire avec eux, quittent au printemps ces zones de guet pour fondre sur leurs proies qui empruntent les grandes routes maritimes.

La dimension mercantile du *corso* transparaît de manière saillante à travers la lucrative « économie de la rançon »[{233}]. Daniel Panzac avance le chiffre – sans doute sous-estimé – de 180 000 captifs pour la période qui

s'étend de 1574 à 1644, donnant ainsi une idée de l'ampleur du phénomène dans la mer Intérieure{234}. L'économie de la rançon, qu'elle soit le fait des rédempteurs de captifs ou d'intermédiaires privés spécialisés, permet en particulier aux marchands catholiques d'obtenir des licences pour commercer au Maghreb et dans l'Empire ottoman, malgré les bulles pontificales *In Cœna Domini* qui interdisent les échanges de certains produits avec « l'Infidèle » sous peine d'excommunication. Le rachat des captifs crée également des associations entre marchands musulmans, juifs et chrétiens pour l'acheminement du crédit et le paiement des rançons de part et d'autre de la Méditerranée. Il n'est ainsi pas rare que les armateurs de navires corsaires soient également de riches marchands, à l'instar d'Ustā Murād à Tunis. C'est là d'ailleurs toute l'ambiguïté du *corso* méditerranéen, à la fois entrave et « lubrifiant » du commerce. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, il ne s'agit pas d'une simple économie de prédation et de pillage, ni même d'un frein absolu pour les échanges marchands. La course et son corrélat – le commerce des captifs et du butin – crée, par la force des choses, des accommodements qui transcendent les barrières religieuses et normatives.

Le *corso* face aux transformations méditerranéennes du second XVII^e^ siècle

Loin d'être reléguée au rang de périphérie de l'économie mondiale, la Méditerranée demeure au XVII^e^ siècle un espace de négoce attractif, objet d'âpres concurrences intra-européennes pour l'obtention de marchés ou de débouchés commerciaux. Par ailleurs, de la guerre de Candie (1645-1669) à celle de Morée (1684-1699), en passant par la guerre de Hollande (1672-1679) et la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), peu d'années s'écoulent sans que la Méditerranée ne soit le théâtre maritime des nombreux conflits européens de la seconde partie du siècle. Plusieurs grandes batailles navales ont ainsi lieu dans la mer Intérieure, à l'instar de la bataille de Livourne de 1653 (mettant aux prises Anglais et Hollandais), ou des batailles d'Agosta et de Palerme en 1676 (entre Français, d'un côté, et Espagnols et Hollandais, de l'autre). Le *corso* joue bien évidemment un rôle significatif dans ce contexte de rivalités militaires et économiques accrues et les puissances européennes n'hésitent alors pas à s'appuyer sur les

corsaires maghrébins pour affaiblir leurs concurrents en Méditerranée. En effet, dès le début du XVII^e^ siècle, la France, les Provinces-Unies puis l'Angleterre commencent à traiter directement avec les provinces ottomanes, à mesure que la Porte paraît de moins en moins apte – par incapacité militaire ou par choix politique ? – à faire respecter les clauses des Capitulations qui interdisent aux corsaires d'Alger, de Tunis et de Tripoli d'attaquer les navires battant le pavillon des « nations » protégées par le sultan. Ces relations diplomatiques directes avec les Régences organisent la protection des navires et des marchands européens en Afrique du Nord, en même temps qu'elles contribuent à la reconnaissance progressive de l'autonomie des puissances du Maghreb{235}.

Les traités de paix et de commerce européo-maghrébins organisent également un système complexe d'alliances et de ruptures, qui contribue au maintien de l'activité corsaire en Méditerranée occidentale durant la seconde moitié du XVII^e^ siècle. Comme l'explique un proche du dey d'Alger à l'envoyé hollandais chargé de négocier une paix avec la Régence au milieu des années 1670, Alger ne peut être en paix conjointement avec la France, l'Angleterre et les Provinces-Unies. En termes de politique intérieure, il s'agit de ne pas mécontenter le puissant groupe des armateurs corsaires, de la corporation des capitaines, et des propriétaires d'esclaves ; à l'extérieur, les autorités d'Alger craignent de se voir imposer des conditions économiques et diplomatiques désavantageuses et dissymétriques dans le cas d'une paix simultanée avec les trois principales puissances navales d'Europe occidentale. Car force est de constater la multiplication des démonstrations de force des marines européennes en Afrique du Nord à partir de la seconde moitié du XVII^e^ siècle. Si la tentative française de débarquement à Djidjelli en 1664 est un échec cuisant, des escadres anglaises et françaises se rendent à Alger à plusieurs reprises pour imposer, plutôt que négocier, des traités de paix avec la Régence. Les flottes anglaises de John Lawson (au début des années 1660), puis de John Narbrough (à la fin des années 1670) croisent au large d'Alger, Tunis et Tripoli pour obtenir – ou, tout du moins, tenter d'obtenir – la ratification de traités de paix et de commerce avec les provinces ottomanes du Maghreb. Les Français de l'amiral Duquesne puis du maréchal d'Estrées, n'hésitent pas, quant à eux, à aller bombarder Alger à plusieurs reprises, en 1682, 1683 et 1688 pour obtenir la libération des captifs et la cessation de la course{236}. Malgré l'inefficacité et le coût de cette stratégie à moyen et long

terme, les démonstrations de force et les bombardements des marines européennes au Maghreb – française, anglaise, suédoise, hollandaise, espagnole, états-unienne, etc. – se poursuivent tout au long du XVIII[e] siècle.

Il faut toutefois nuancer le préjugé tenace, en particulier dans l'historiographie de la période coloniale, d'une Régence d'Alger considérée comme un « nid de pirates », un repaire de corsaires impénitents. Par exemple, les autorités d'Alger justifient d'ordinaire la course en raison des nombreuses contraventions françaises aux accords de paix conclus avec la Régence : en effet, pour fournir les chiourmes des galères du Roi, les intendants à Toulon et Marseille n'hésitent pas à acheter, au mépris des articles de paix, des esclaves algériens, via notamment les marchés de Malte et de Livourne. Ces deux places, sièges des ordres militaro-religieux de Saint-Jean et de Saint-Étienne, demeurent en effet de hauts lieux de la course chrétienne contre le « Turc ». La course gérosolomitaine connaît même un net regain durant les années 1660-1690. À partir du registre de la Quarantaine de Malte entre 1655 et 1674, Michel Fontenay met en évidence deux secteurs d'activité principaux des corsaires privés arborant le pavillon maltais : une première zone qui s'étend de Rhodes jusqu'à Antalya, et une autre à proximité des ports du delta du Nil : Alexandrie, Rosette et Damiette. Chaque année, de 1655 à 1674, ce sont en moyenne près de 200 à 250 esclaves, musulmans mais aussi « schismatiques » (orthodoxes), qui sont acheminés à Malte. À Livourne, le Grand-duc de Toscane octroie des patentes aux navires qui arment *in corso* avec son étendard. Une liasse de passeports toscans enregistre ainsi soixante-deux patentes pour armer contre « l'ennemi commun turc » (*a danno del Turco comun nemico*). Près d'un tiers de ces patentes sont accordées à des capitaines corses, tels Giovanni Francesco Cardi, Domenico Franceschi ou encore Giovanni Bartolommei.

Patentes accordées par le Grand-duc de Toscane pour armer en course *a danno del Turco* (ASF, *Mediceo del Principato*, 2312, « Minute di Patentj per le Navj che armano in Corso con bandiera dj SAR »)

Date d'octroi	Nom du capitaine	Nom du navire	Tonnage (en *salme*)
14/01/1645	Arrigo Antelmi	Non précisé [NP]	2 200
08/10/1645	Arrigo Antelmi	*San Jacopo*	2 000
12/08/1646	Jacomo Pacault d'Olonne	*San Francesco*	500
1646	Francesco di Marco, Corse	NP	NP
19/02/1647	Arrigo Antelmi	NP	NP

31/08/1647	Pietro Pietri, Corse	*Sant'Orsola*	1 500
14/08/1647	Capitano Franceschetti, Corse	*Sant'Anna e Sant'Orsola*	NP
13/09/1647	Carlo Lovico, Corse	*Sant'Anna*	NP
19/09/1647	Marino di Jacopo, de Livourne	*La Santissima Nunziata e animo del Purgatorio*	12 bancs
19/09/1647	Teodorico di Flavio, de Livourne	Brigantin *Nostra Donna del Carmine*	
10/01/1653	Giovanni Francesco Cardi, Corse	*La Madonna del Montenero*	1 000
10/01/1653	Giovanni Francesco Cardi, Corse	*San Francesco*	1 000
22/04/1653	Giovanni Maria Cardi, Corse	*San Francesco e la Madonna di Montenero*	800
21/11/1653	Arrigo Antelmi	*Madonna di Montenero, San Giuseppe e San Jacopo*	1 600
21/11/1653	Arrigo Antelmi	*San Jacopo*	2 000
13/03/1656	Ermano di Teodoro Been, de Hambourg	*San Giovanni Evangelista*	2 000
NP	Stefano Toiani, de Piombino	*Santa Ferma*	18 et 19 bancs
11/09/1657	Ugone Crivillier, Français	*La Madonna delle Gratie*	880
25/08/1657	Samuel Carintone, Anglais	Saète *Giesù, Maria, Giosef*	NP
01/08/1675	Domenico Franceschi, Corse	*Nostra Signoria d'aiuto* et *L'Almirante San Niccolò*	NP
16/05/1672	Matteo Biringuier, de Sienne, Chevalier de Saint Étienne	*Nostra Signora de Sette Dolori*	1 200
1672	Giovanni Francesco Cardi, Corse	NP	NP
NP	Giuliano Regolini et Antonio Martini	*La Madonna di Monte Nero*	NP
05/1661	Giovanni Marini	*La Madonna di Montenero*	NP
05/05/1646	Giovanni Francesco Cardi, Corse	*San Giovanni Battista*	1 400
14/07/1652	Lorenzo Morro	*Giesù, Maria, Sant'Anna*	NP
15/11/1653	Arrigo Tortiello et Lorenzo Antelmi	*San Jacopo*	2 000
15/12/1653	Antonio de Lemos	*San Francesco*	2 000
15/12/1653	Tommaso Bianchi	NP	NP
15/11/1653	Arrigo Antelmi	*La Madonna di Montenero,*	1 600

		San Giuseppe e San Jacopo	
14/09/1654	Giuliano Riguerino, Corse	*La Madonna di Montenero*	2 000
23/07/1675	Francesco Barbieri	*La Madonna di Montenero*	1 600
06/12/1672	Domenico Franceschi	*Principe del Cielo*	1 500
10/03/1673	Giovanni Porata, Corse	*Orologio di Mare*	1 500
17/04/1673	Girolamo Raffaelli	*Cigno*	1 400
14/04/1676	Pellegrino Cirio	Galiote *La Madonna di Montenero et Anime del Purgatorio*	13 bancs
31/01/1684	Antonio Marcantonio et Paolo Agostini	*Vittoria*	NP
09/03/1684	Francesco Barbieri	*Gierusalem*	NP
21/05/1684	Anton Matteo Franceschi, Corse	*Grand'Alessandro*	NP
15/03/1686	Simone Leidie	*Sant'Anna*	NP
24/08/1685	Adriano Franceschi, Corse	*Sant'Elena*	NP
03/05/1687	Adriano Vosholl, Hollandais	*Giustizia*	NP
03/07/1687	Francesco Barbieri	*Gierusalem* et quatre autres navires	NP
03/07/1687	Raffaello Bianchi, de Pise [au service de Barbieri]	*La Corona*	NP
03/07/1687	Tommaso Peracchi, Vénitien habitant de l'Archipel [au service de Barbieri]	*San Antonio di Padova*, dit *La Piccola Gerusalemme* (en cours de construction à Marseille)	NP
NP	Francesco Franceschini, Corse	*La Madonna di Montenero*	NP
03/07/1687	Zannino da Micone, Grec	NP	NP
05/08/1687	Giovanni Battista Ugolini	Galiote	NP
26/12/1687	Giovanni Bartolommei, Corse	NP	NP
02/06/1688	Belmer Fortino	*San Martino Francese*	NP
03/12/1691	Giovanni Bartolommei, Corse	*La Visitazione della beatissima Vergine*	NP
03/1692	Natale Pier Battista	*Sant'Anna*	NP
13/10/1692	Francesco Franceschini, Corse	*Madonna di Montenero*	NP
20/03/1693	Giovanni Andrea Preziosi	*Torre del Marzocco*	NP
18/10/1693	Benedetto Prasca	*Principessa di Toscana*	800 tonnes

17/05/1694	Angelo Franceschi, Corse	*Sant'Elena*	NP
17/05/1694	Giuseppe Preziosi	*La Madonna di Montenero*, dite *Gierusalem*	NP
07/07/1694	Benedetto Prasca	*Principessa di Toscana*	800 tonnes
27/06/1698	Lodovico Barbetti	*L'Affricana*	NP
01/08/1699	Giovanni Andrea Preziosi	*Immaculata Concezione*	NP
04/09/1700	Antonio Maria Preziosi	*Madonna della Concessione*	NP
10/05/1701	Natale Corsi, Corse	*Aquila Volante*	NP

La Méditerranée du *corso* devient ainsi un monde de patentes et de papiers, un monde où les licences servent à conférer une protection aux personnes et aux choses qui circulent en mer. Cette nouvelle administration des biens et des hommes donne lieu à des expérimentations et des innovations légales qui fabriquent peu à peu des normes partagées du droit maritime. Les navires danois et suédois naviguant en Méditerranée se voient par exemple octroyer des « passeports turcs », quand les consuls français monnayent la cession de « passavants » qui permettent à des embarcations de recevoir la protection de la « nation » française dans les ports du Maghreb{237}. Les consuls européens jouent en effet un rôle croissant, au cours du XVII^e^ siècle, dans la certification des pavillons et des marchandises en Méditerranée, dans l'identification des personnes, mais aussi dans l'adjudication même des prises dont ils servent à attester la légitimité. La certification des prises et son corollaire, le respect des traités, soulignent plus largement un problème juridico-diplomatique épineux, fréquemment posé par le *corso* méditerranéen, en raison de conceptions divergentes sur les règles et la légitimité des captures en mer : le pavillon couvre-t-il la marchandise, l'équipage et les passagers ? Ou bien doit-on distinguer pavillon et cargaison ? Autrement dit, un corsaire est-il en droit de prendre une cargaison ennemie sur un bateau ami ou neutre ? Ou bien peut-il saisir des biens amis lorsqu'ils se trouvent sur des navires ennemis ? Et qu'en est-il du droit de visite, ces inspections que le corsaire mène sur les navires amis ou neutres ? Ces questions font l'objet de débats récurrents entre corsaires maghrébins et consuls européens en Afrique du Nord, sans trouver une réponse unifiée à l'époque moderne, y compris chez les théoriciens du droit des gens européen qui ne cessent de débattre de la nature même des traités avec les Barbaresques qui posent la question de la souveraineté des Régences du Maghreb. Le concessionnaire du Bastion de

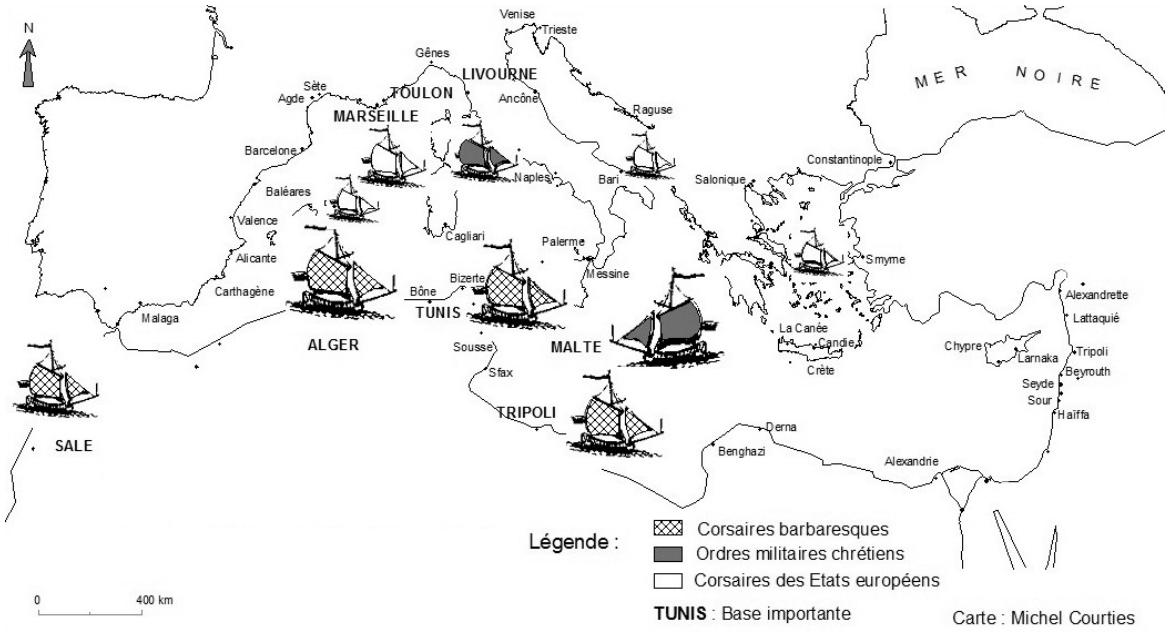
France en Afrique du Nord, Denis Dusault, explique ainsi en 1680 que la « piraterie des Algériens » est « de meilleure foi » que celle des corsaires chrétiens, dans la mesure où les corsaires d'Alger considèrent que le pavillon ami protège tout le navire, équipages et marchandises compris, à l'inverse de ce qui s'observe « dans la Chrétienté »[238]. Cette conception explique que les Algérois estiment de « bonnes prises » les Français capturés sur les navires « ennemis » qui battent pavillons génois, toscan, portugais, espagnol ou maltais. Ils réclament également – et obtiennent bien souvent – les rachats en bonne et due forme des captifs évadés qui parviennent à s'enfuir sur les navires européens.

Tous les corsaires ne respectent cependant pas les patentes et les passeports que leur présentent les marchands, les marins et les passagers. Dans les années 1655-1656, Jean Thévenot relate dans son *Voyage au Levant* (1665) la cruauté d'un chevalier de Malte français qu'il n'hésite pas à traiter de « canaille » tant il ne montre guère de considération pour l'identité des passagers de sa prise. Il souligne également la cruauté des razzias des corsaires livournais et grecs sur les côtes palestiniennes. Plus d'un demi-siècle plus tard, l'Aleppin Hanna Dyâb décrit en détails la prise d'un ketch anglais par le navire du capitaine français Joseph Brémond au large de Livourne ; aux passagers français qui réclament leurs bagages conformément aux passeports octroyés par le roi de France, le capitaine aurait rétorqué : « Moi, je suis sultan sur mon navire ; puisque je t'ai vu sur un navire ennemi, je peux te dépouiller. Va donc faire tremper ton firman dans de l'eau et bois-en le jus ! »[239]. À l'automne 1686, sous la bannière de Pologne, le marquis de Fleury attaque deux navires anglais partis d'Alexandrie et destinés l'un pour Tripoli de Syrie, et l'autre pour Livourne. Prétextant une absence de passeports anglais, il dépouille les navires de tous leurs biens, estimés à deux cent mille piastres par le consul de la nation française à Livourne (l'un des navires transporte en outre le pacha de Tripoli). Fleury se rend ensuite à Malte pour faire juger « de bonne prise » les navires, leurs marchandises et les esclaves et captifs « turcs »[240].

Le cas de Fleury permet de mettre en lumière l'une des zones les plus touchées par la course et la piraterie dans la seconde moitié du XVII^e^ siècle, en l'occurrence les Cyclades. Quelques entrepreneurs de la violence, souvent français, mais aussi corses ou grecs, demeurent dans l'Archipel après les guerres de Candie et de Morée, et profitent du difficile rétablissement de l'autorité ottomane dans les îles grecques pour armer des

navires, écouler des prises et commercer des esclaves. La mer Égée devient dès lors le théâtre d'opérations privilégié de véritables pirates, – plus que de corsaires – tels le Savoyard Fleury, Hugues Crevelliers de La Ciotat, le Grec de Milos Yannis Kapsis, les Corses Giorgio Maria et Angelo Maria Vitali, ainsi que les frères Bianchi de Livourne. Un voyageur dans les Cyclades en vient ainsi à écrire, à la toute fin du XVII^e^ siècle, que « le peu de séjour que font les Turcs dans l'Archipel, l'éloignement de Constantinople, la beauté des îles, et la facilité qu'il y a de s'en emparer, ont de temps et temps fait venir la pensée à plusieurs braves hommes de s'y établir et de s'en faire comme les souverains ou de toutes, ou de quelques-unes »[241].

Au-delà des Cyclades, course et piraterie se maintiennent bel et bien dans la Méditerranée du second XVII^e^ siècle, malgré un léger recul par rapport à la phase précédente. Léïla Maziane rapporte qu'à l'ouest de la Méditerranée, les corsaires de Salé connaissent un regain d'activité alors qu'ils gravitent dans l'entourage du sultan du Maroc Moulay Ismaïl. À Alger, Simón Romero, pêcheur originaire des îles Canaries converti à l'Islam, devient ainsi un redoutable capitaine algérois connu en Europe sous le nom d'Alí Arráez « Canari » ; au XVII^e^ siècle, il sillonne les mers dans un espace compris entre Alger, Salé et les Canaries et devient amiral de la flotte algéroise[242]. La *ṭā'ifa* des capitaines algérois conserve un poids politique important durant la seconde moitié du XVII^e^ siècle, et les succès navals de certains capitaines continuent de permettre l'accès à des postes prestigieux dans l'Empire ottoman, à l'instar de « Mezzomorto » Hüseyin Pacha, corsaire devenu dey d'Alger puis *ḳapudan paşha* de l'Empire de 1695 à 1701. D'après la Chambre de commerce de Marseille, les Algériens auraient pris entre 1674 et 1677 pas moins de 191 vaisseaux français. Thomas Baker, consul anglais à Tripoli, donne pour sa part un nombre de 71 vaisseaux pris par les corsaires tripolitains entre 1679 et 1685 (dont 27 navires français qui représentent à eux seuls 74 % de la valeur totale des prises)[243]. Certes, ces pertes ne doivent pas être surévaluées car elles ne représentent, somme toute, qu'une très faible partie du commerce français en Méditerranée ; cependant, ces prises indiquent tout de même combien le *corso* demeure une activité endémique qui continue d'affecter durablement la navigation, les trafics et les échanges dans la seconde moitié du XVII^e^ siècle.



Carte 7. Corso chrétien et barbaresque en Méditerranée (XVIe-XIXe s.)

Déclin de la stratégie corsaire et fin du *corso* en Méditerranée (XVIII^e^-XIX^e^ siècle)

Gilbert Buti
Professeur émérite d'histoire
Université d'Aix-Marseille MMSH-CNRS-Telemme

Bien que depuis le XVI^e^ siècle le centre de gravité de l'économie européenne se soit éloigné de la Méditerranée, celle-ci ne se situe pourtant pas entièrement « hors de la grande histoire »[{244}]. Deux siècles après les grands voyages de découvertes, qui conduisirent au glissement de l'Europe vers les mondes océaniques et à la redéfinition des rapports de force en son sein, l'espace méditerranéen n'est pas marginalisé. Depuis la fin du XVII^e^ siècle, la Méditerranée occupe certes une place de second rang dans l'économie-monde et a en partie perdu son autonomie économique. Pourtant, il serait faux d'admettre qu'elle fut étrangère à la croissance européenne du XVIII^e^ siècle. Elle ne voit passer qu'une faible partie du trafic international, mais reste fréquentée par les flottes de commerce d'Angleterre, des Provinces-Unies et de France. Des navires scandinaves y

pénètrent après avoir établi, au siècle précédent, des liens avec la façade atlantique de la péninsule Ibérique. Les flottes danoises et suédoises offrent pour les grands trafics des tarifs d'affrètement attractifs grâce à des bâtiments gros porteurs, capables de naviguer sur toutes les mers d'Europe avec des équipages réduits et à bas salaires. De plus, leur neutralité durant les conflits entre les grandes puissances européennes au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle permet d'accroître leur compétitivité et de supplanter en Méditerranée des concurrents nord-européens, aussi bien dans le monde arabo-musulman que sur les rivages de la Chrétienté. À travers cette histoire maritime silencieuse, il faut également conter celle de la percée, depuis le XVIIe siècle, d'une marine napolitaine et plus encore d'une flotte grecque dans les circuits marchands. Cet engagement, lié à la lente reconquête ottomane de son espace maritime, est à l'origine de la marine marchande grecque qui s'affirmera au XIXe siècle. En même temps, Raguse, petite république maritime indépendante qui paie tribut à l'Empire ottoman, s'empare discrètement mais fermement de marchés en Méditerranée orientale.

Or, malgré cette vitalité et le fourmillement du petit cabotage, force est de reconnaître que « si l'on additionne à peu près tout ce que la mer Intérieure compte de bateaux, on ne dépasse pas 625 000 tonneaux, chiffres de 1786, contre plus de 3 115 000 pour le reste de l'Europe »{245}. En paraphrasant Fernand Braudel, nous pourrions alors écrire : « moins de bateaux de commerce, moins de corsaires ». Les réalités sont plus complexes, bien que le XVIIIe siècle soit celui du déclin de la course européenne et de la progressive disparition du *corso*, c'est-à-dire à la fois l'activité militaro-religieuse des corsaires maltais et les opérations des raïs barbaresques, le terme partagé de *corso* permettant ainsi de traiter de façon symétrique les pratiques observées de part et d'autre de la Méditerranée{246}.

Adoption et abandon de la stratégie corsaire

Depuis la fin du XVIIe siècle, et plus précisément depuis la victoire anglo-hollandaise de Barfleur-La Hougue (1692) qui suit l'échec du débarquement français en Irlande (bataille de La Boyne en 1690), la guerre sur mer est affectée par l'orientation nouvelle de la politique maritime française en faveur de la course. Pour des raisons stratégiques et financières, l'État royal

renonce à la guerre d'escadre pour favoriser la stratégie corsaire, un choix dont les conséquences sont aussi perceptibles dans l'aire méditerranéenne. Depuis les années 1689-1690, Vauban prônait une politique défensive du royaume associée à une politique offensive sur mer sous forme de course, idée qui se trouvait déjà dans les écrits de Louvois. En 1695, Vauban transmet à Louis XIV un *Mémoire concernant la course et les privilèges dont elle a besoin pour se pouvoir établir, les moyens de la faire avec succès sans hasarder*{247}. Il s'agit d'affaiblir le commerce florissant des Anglais et des Hollandais y compris en Méditerranée. Le roi de France entend désormais privilégier cette « guerre de mer, subtile et dérobée, dont les coups seront d'autant plus à craindre pour eux qu'ils vont droit à leur couper le nerf de la guerre ». Il délègue ainsi une partie du droit de guerre à des particuliers en leur attribuant des lettres de marque qui ne constituent pas de véritables contrats de société.

Comme au XVII^e^ siècle, on emploie pour la course un matériel nautique varié. Le navire corsaire peut être un bâtiment de commerce reconverti, mais lorsque les probabilités de guerre se précisent certains armateurs financent des constructions. Si le gréement et les formes de la coque changent au fil des siècles, les entrepreneurs restent attentifs à deux éléments majeurs pour assurer la réussite des expéditions : la vitesse et la manœuvrabilité. En revanche, la taille et la portée du bâtiment ne constituent pas des critères déterminants. Des bâtiments de moins de 60 tonneaux, comme chaloupes et tartanes, sont idéals pour s'emparer de bateaux de pêche ou de petits caboteurs surpris au détour d'une île ou au débouché d'une crique. Quelques pierriers, fusils et sabres suffisent pour surprendre la proie qui souvent renonce à tout combat, préférant la fuite ou la négociation. Pour la grande course sont nécessaires des bâtiments de plus forts tonnages, sans excès tout de même : des frégates, brigantins ou chebecs de 150 à 350 tonneaux sont parfaitement adaptés à ces opérations où la vitesse, la surprise et l'audace sont des atouts majeurs. La puissance de feu – dix à trente canons en moyenne – fait également la différence.

Qu'il soit armé pour la petite ou la grande course, le corsaire se caractérise par un équipage pléthorique afin de répondre aux combats et à la conduite des prises dans le port d'attache ou un port ami. Pour un bâtiment d'une soixantaine de tonneaux, où sont embarqués une douzaine d'hommes pour aller au commerce, il en faut une soixantaine sinon davantage pour la course. Il appartient à l'armateur, qui a reçu la commission de l'État, de

recruter le capitaine chargé de former l'équipage. Hiérarchisé et discipliné celui-ci montre un fréquent cosmopolitisme et une forte bigarrure sociale. Se pressent à l'embarquement des gens de mer attirés par l'espérance de grosses parts de butin, une discipline moins rigoureuse et des campagnes en mer plus courtes, mais aussi des soldats, des paysans, artisans ou autres aventuriers en rupture de ban dont la perspective de réaliser un « beau coup » et les avances accordées par le capitaine recruteur font oublier le poids des risques encourus. Cette présence humaine et sa rétribution conduisent à rappeler la lourdeur des exigences financières de ces armements. L'investissement draine des capitaux de toute origine, fournis ici par de modestes rentiers, là par des gens de la Cour en passant par des négociants fortunés et diverses institutions – comme les Chambres de commerce –, attirés par les perspectives de profits importants et rapides. La géographie des prises, qui a légèrement varié dans le temps, est naturellement celle qui correspond aux grandes routes commerciales, aux passages obligés, non loin des rivages et à proximité des grands ports. Là se situent les rencontres, là se font les captures. Les représentations des combats, par toute sorte de supports, ont installé dans la mémoire collective des scènes de grands affrontements avec canonnades et abordages. De telles scènes se sont certes déroulées et l'image du corsaire ou du pirate, qui s'élance le sabre à la main sinon le couteau entre les dents, n'est pas sortie de l'imagination d'écrivains ou de cinéastes. L'abordage est une technique de combat ancienne, qui tend à être moins fréquente au XVIII^{e} siècle avec le développement des duels d'artillerie. Le but des corsaires comme des pirates n'est ni de livrer un beau combat, ni de détruire le bâtiment ennemi. Le combat n'est engagé que s'il n'y a pas d'autre issue car l'objectif est commercial, il ne s'agit pas de couler le plus grand nombre de navires pour constituer un beau tableau de chasse mais de gagner de l'argent et d'affaiblir l'adversaire. Aussi, on ne brûle le bâtiment ennemi que lorsqu'il n'a pas de valeur et qu'il peut devenir encombrant pour poursuivre la route, comme tendent à le faire souvent les Anglais en Méditerranée. La rançon sur place des hommes et des marchandises est souvent la solution idéale car elle évite le problème de l'acheminement des prises – surtout si le bâtiment n'est pas d'un grand intérêt –, supprime des frais, réduit les risques et laisse partir un bâtiment qui pourra éventuellement être repris...

La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et celle de la Succession d'Espagne (1701-1713/1714) constituent des temps forts pour les opérations

corsaires entre États européens en Méditerranée. Ainsi, le port-arsenal de Toulon reçoit respectivement 348 et 299 bâtiments capturés, soit les plus importantes prises et reprises enregistrées dans l'histoire de ce port de guerre. Lors du dernier conflit louisquatorzien, les armements mixtes – navires du roi prêtés à des particuliers – représentent près de 40 % de l'ensemble des navires engagés dans la course. En 1710, avec les navires de l'arsenal de Toulon sont faits 26 armements en course et 20 en marchandises. Certains d'entre eux visent à conserver l'appui de Constantinople en allant chasser les Hollandais qui sont présents dans les eaux de l'Archipel (mer Égée) et qui menacent également les bâtiments de la Compagnie d'Afrique. L'État engage des corsaires à remplir cette mission en échange de la remise d'une partie du fret et des prises. Entre 1702 et 1712, les ports de la France méditerranéenne, dominés par Marseille et Toulon, arment en course près de 350 bâtiments, armements privés pour le premier et essentiellement mixtes pour le second. La taille des bâtiments, l'importance des équipages et le nombre de canons plaident en faveur de ce système générateur d'emplois pour les ouvriers de l'arsenal. Les armements mixtes toulonnais ont à leur actif la capture de 186 bâtiments anglais sur 264 (70 %) et de 63 hollandais sur 93 (68 %).

La course est un moyen de porter atteinte à l'économie de l'adversaire et de désorganiser son ravitaillement, y compris en période de disette quand il cherche à s'approvisionner en « bleds de mer » comme lors du « grand hyver » de 1709-1710, où des corsaires provençaux s'emparent de 67 navires anglais et hollandais chargés de céréales. Les armements confiés à Laigle et à Cassard, en participation avec la Chambre de commerce de Marseille et des négociants toulonnais, concourent à cette stratégie{248}. Au retour de Malaga, le capitaine Laigle, lieutenant de frégate à la tête du *Phénix*, un petit vaisseau, rencontre trois navires ennemis, s'en empare et les conduit à Toulon. Peu après, avec quatre vaisseaux armés en course – le *Trident*, le *Phénix*, le *Pembroke* et le *Rubis* – il attaque un convoi réuni à Vado, mais doit renoncer à son objectif étant donné la présence d'une quinzaine de bâtiments anglais dissimulés non loin de là.

Comme sur les routes océanes en temps de guerre, cette stratégie s'accompagne de la formation de convois de navires marchands. Les itinéraires et la durée de leur mise en place changent selon les circonstances. Ainsi, des navires réunis à Marseille ou à Toulon se rendent sous escorte à Malte et à partir de là, sont parfois accompagnés vers les

Échelles du Levant (Smyrne, Alexandrie, Constantinople). Au retour, le même rassemblement s'organise à partir d'une Échelle, ou seulement de Malte, pour regagner le port de départ sous la protection de bâtiments de guerre. Le nombre de ceux-ci varie en fonction de la taille du convoi à protéger, lequel peut comprendre plusieurs dizaines de navires. Des treize vaisseaux du roi de France prêtés à des particuliers pour la course en 1709, huit sont engagés dans des missions de convoiement, sans compter deux vaisseaux, une polacre et une frégate, chargés de céréales « jusqu'à la gueule », au risque de ne pouvoir utiliser ses batteries basses en cas de mauvaises rencontres. La mise en place des convois a rencontré une certaine résistance de la part des usagers de la mer car une participation financière est demandée aux bénéficiaires sans qu'il y ait de véritable règle générale pour en fixer le montant. En 1703, à la demande de la Chambre de commerce de Marseille, Pontchartrain prête deux vaisseaux armés placés sous le commandement du Chevalier de Forbin, le *Téméraire* et l'*Heureux retour*. Selon les conditions prévues à cette occasion, les dépenses de fonctionnement (consommation, munitions de guerre, carénage, soldes, vivres des équipages, appointements et table des officiers) sont partagées entre les bénéficiaires qui reçoivent la moitié des prises ennemies. L'efficacité des convois est maintes fois mise en doute comme le relate, non sans amertume, ce témoin qui rapporte « que [les vaisseaux de guerre de l'escorte] ne pouvant rien faire, ils se retirèrent et laissèrent à la merci des milans les poulets qu'ils conduisaient. Ils n'eurent qu'à choisir les meilleurs »[{249}]. D'aucuns redoutent que les arrivées groupées de navires porteurs de semblables marchandises contribuent à la chute des prix et donc à de faibles profits commerciaux. Enfin, les voyages sont également plus chers pour les intéressés aux opérations ne serait-ce que par le poids des assurances en période de plus grand risque. La pratique de la double assurance (12 % avec convoi et 20 % hors convoi) tend à encourager les déplacements groupés et souligne indirectement la relative confiance placée dans les escortes.

L'activité corsaire fléchit en Méditerranée au cours du XVIII^e^ siècle. À titre d'exemple, on ne relève que 5 prises ramenées à l'arsenal de Toulon durant la guerre de la Quadruple Alliance (1719-1720), 43 lors de la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), 15 lors du conflit franco-tunisien (1741-1742) et 30 à l'occasion de la guerre de Succession d'Autriche (1744, pour l'entrée en guerre de la France – 1748). Pendant la guerre de Sept Ans

(1756-1763), alors que le port de Toulon souffre cruellement du manque d'hommes pour constituer les équipages, l'État prête plusieurs bâtiments à des particuliers : le vaisseau l'*Hippopotame*, les chebecs l'*Indiscret* et le *Serpent*, deux demi-galères, la flûte la *Loire* et la barque l'*Hirondelle* demandée par la Chambre de commerce de Marseille pour la protection du commerce du Levant, tout comme, le *Lion*, le *Fier* et le *Fantasque*, sur lequel est embarqué le bailli de Suffren. Plusieurs prises ont été faites – 25 prises anglaises en 1756 et 40 l'année suivante – et conduites essentiellement à Marseille où le marché des ventes est plus dynamique et compense en partie les pertes enregistrées. D'autres bâtiments – frégates et chebecs – ont été cédés par l'État à différents armateurs à des conditions avantageuses pour ceux-ci.

La guerre d'Amérique provoque une légère progression de l'activité corsaire en Méditerranée. Entre 1778, date de l'entrée officielle de la France dans la guerre, et 1782, Toulon reçoit 69 bâtiments (dont 10 reprises). L'escadre de Fabri, composée de vaisseaux, frégates, corvettes et chebecs, effectue des prises entre la Ligurie et les côtes d'Afrique du Nord, essentiellement à proximité de la Sardaigne, de la Corse et de l'île d'Elbe. Quelques officiers s'illustrent à l'instar du lieutenant de vaisseau De Flotte, commandant la barque l'*Éclair* puis la frégate l'*Aurore*, qui capture sept vaisseaux anglais entre la Sardaigne et Alger pour un total de plus de 750 000 livres.

Il demeure difficile d'évaluer la rentabilité de la course et comme au XVII^e^ siècle. il est toujours de mise de parler de « loterie corsaire ». Le cas de Marseille – certes représentatif du seul monde du négoce – fournit quelques éléments intéressants quant à l'intérêt porté à la course par cette grande place. Pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713/14), sur 4543 prises effectuées par les Français, 692 ont été faites en Méditerranée dont 136 par des corsaires marseillais. À l'autre extrémité du siècle, pendant la guerre d'Amérique (1778-1782) sur les 1061 prises françaises reconnues 23 seulement sont le fait de Marseillais sur les 69 réalisées en Méditerranée. Force est de reconnaître, avec Charles Carrière, que « les négociants marseillais aimaient peu la course... »[{250}]. Au vrai, parlant d'entreprise marchande, il ne faut pas se placer sur le plan de l'héroïsme ou de la capacité maritime, mais sur celui de la recherche du profit. Le négociant marseillais qui arme en course, seul ou en association avec d'autres, cherche la capture d'un navire de commerce inoffensif et

richement chargé. Le capitaine corsaire évite si possible les engagements guerriers, sans les refuser comme le montrent ces épées d'honneur offertes en 1756 au capitaine Gassen, commandant le chebec l'*Aigle*, et en 1762 à Louis Simon, capitaine du vaisseau le *Modeste*. Néanmoins, alors que le nombre de négociants triple au cours du XVIII^e^ siècle, passant de 250 à environ 750 et que le port de Marseille enregistre une forte activité (plus de 182 000 entrées de navires au long cours), le rythme des opérations corsaires connaît un net fléchissement au fil du siècle passant de 146 lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) à 92 pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763) et 76 lors de la guerre d'Amérique (1778-1782). Pour les armateurs, le meilleur capitaine corsaire est celui qui rapporte les gains les plus élevés pour des frais généraux limités. Or, les investissements sont très lourds pour le médiocre « terrain de chasse » que constitue alors la Méditerranée. En période de conflits le bassin occidental offre des navires peu nombreux, des cargaisons réduites et des bâtiments neutres dans un espace placé sous la menace des escadres anglaises. Prudents, habiles et avertis de la médiocrité des profits escomptés, ces négociants-armateurs ont été de moins en moins tentés par la course.

Une fois le bâtiment capturé ramené au port – port d'attache, port ami ou neutre – le capitaine de prise suit une procédure administrative dont la première étape est un rapport décrivant les circonstances de la capture. Il doit remettre à l'amirauté ou à un représentant de l'État des papiers de bord (congés, passeports, chartes-parties, connaissements, rôles d'équipage...) et autres documents trouvés dans le bâtiment. Le capitaine de prise ne peut quitter les biens réquisitionnés qu'après l'apposition de scellés. S'il est interdit aux capteurs de dérober des biens à bord des prises, des cas de pillage sont attestés, avec parfois la complicité du capitaine, ce qui ne peut que fausser l'instruction et le jugement de la valeur de la prise.

Le Conseil, Commission ou Tribunal des prises, institué en France depuis 1659 (avec quatorze membres autour de l'amiral), définit si la prise est « mauvaise » – capture hors temps de guerre ou navire d'État allié ou neutre – ou « bonne ». Dans le premier cas, après la décision de « main levée » prise par le Conseil, le bâtiment est restitué, accompagné éventuellement de dommages-intérêts au montant fixé par le Conseil ou du paiement, à la charge du « réclamateur », des frais occasionnés (séquestre, gardiennage, stockage des marchandises...)[{251}]. Dans le second cas la procédure est différente selon le type d'armement. S'il s'agit d'une opération

initiée par l'État, tout ou presque lui revient avec une distribution à l'équipage en fonction du grade. S'il s'agit d'une course « privée » les armateurs et participes recueillent la majorité des biens tandis qu'une part est versée à l'équipage, selon la fonction exercée à bord, et une autre à l'État (5 à 20 %). Des frictions entre les protagonistes ne sont pas rares à l'occasion de ces règlements : navire capturé puis libéré par un navire d'un autre pays, attaque d'un navire neutre chargé de marchandises appartenant à un pays ennemi. Dans ce cas de figure, le pavillon protège-t-il la cargaison ? Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, en cas de guerre, les navires battant pavillon des nations neutres peuvent circuler en toute liberté en haute mer et transporter des marchandises provenant ou destinées à des États en guerre. En vertu de la liberté des mers, « le pavillon couvre la marchandise ». Les choses changent lors de la guerre de Sept Ans quand l'Angleterre décide unilatéralement, en 1756, que le pavillon neutre ne protège plus les cargaisons{252}. Les Français eurent beau dénoncer la décision, ils n'empêchèrent pas les Anglais, forts de leur supériorité maritime, d'exercer un droit de visite des bâtiments neutres en haute mer pour vérifier la présence à bord de marchandises de pays ennemis (et les confisquer).

Les navires capturés donnent lieu à une vente séparée y compris de leurs équipements minutieusement décrits, à savoir ses voiles, mâts, agrès, ancres, câbles, avirons, canons, matériel de bord et instruments du pilote. L'État conserve pour son usage des bâtiments de guerre parfois équipés d'un matériel de premier ordre. L'évaluation se fait au nombre de canons : avec 3 500 l-t par canon tel vaisseau de 50 canons est estimé à 175 000 l-t et cette frégate de 32 canons, à 3 000 l-t pièce, est estimée à 96 000 l-t.

Pour les autres navires marchands, plusieurs acheteurs, essentiellement des armateurs, seuls ou associés, interviennent au cours d'enchères, réparties sur deux ou trois jours, comme on peut l'observer lors de la vente de ce caboteur napolitain mis à prix 1000 l-t et qui part à 2900 après sept enchères et cinq acheteurs potentiels. Il est difficile de savoir si les acheteurs font de « bonnes affaires » car on ignore souvent les prix originels des bâtiments comme leur âge (8 à 9 ans ici, 12 à 15 ans là, ou encore « neufs » ou « nouvellement construits »), ne disposant que d'une description de l'état général dressé par des « experts » (charpentiers, armateurs). Les prix de vente paraissent plus bas (de 25 à 40 %) que ceux pour lesquels nous pouvons établir des comparaisons{253}. Ce marché de

l'occasion, où l'afflux des prises permet de réaliser de bonnes affaires, intéresse les armateurs et marchands désireux d'accroître leur flotte à bon compte et de remplacer tout simplement les pertes subies. Ces liquidations favorisent également des transferts de savoir-faire, comme la technique du doublage des coques en cuivre.

Les ventes aux enchères concernent ensuite des marchandises diverses provenant de l'avitaillement des navires pris et des cargaisons qui sont en étroites relations avec les circuits des bâtiments capturés (blé, toiles, chapeaux, morues, harengs, bière, faïence, soude, planches, fruits...). Qu'il s'agisse de chargements homogènes ou d'ensembles plus hétéroclites les ventes se font par lots composés au préalable par les officiers de l'amirauté. Elles donnent parfois lieu à dix ou quinze renchérissements et attirent des publics très divers : des acheteurs spécialisés lors des enchères de gros lots de marchandises, mais plus mêlés quand il s'agit de disperser un tas d'objets disparates de médiocre valeur. À côté de négociants-armateurs, qui ont acheté les navires et qui sont intéressés par des cargaisons en adéquation avec leurs affaires habituelles, on rencontre des marchands et des artisans (couteliers, serruriers, cordonniers) mais également des fripières, regrattiers et aubergistes. Ceux-ci figurent parmi les intéressés aux achats de bouche et aux boissons comme parmi les acquéreurs de produits plus hétéroclites. Est-ce pour répondre à des usages personnels ou pour les écouler dans leurs auberges en rien spécialisées mais « au cœur de circuits marchands, liant formel et informel, et acculturant le peuple aux jeux du marché »[{254}] ? On mesure encore mal les retombées économiques locales de ces ventes qui compensent en partie les difficultés d'approvisionnement des temps de guerre. Globalement, les butins de la course n'enrichissent pas directement les « arsenaux corsaires ». Ce sont les ports de commerce « receleurs », comme Gênes, Marseille ou Livourne, vers lesquels sont acheminées les prises, qui renforcent, grâce à ces arrivées, leurs fonctions d'entrepôt et de fournisseurs de fret. Les prises alimentent localement des circuits commerciaux et de petits marchés à l'instar de ce que l'on observe après des naufrages. Toutefois, la redistribution et le recyclage de biens de consommation sont parfois gênés par la présence de marchandises inadaptées au marché local, par l'étroitesse de celui-ci ou par son engorgement qui conduit à des braderies.

Néanmoins, comme ce fut le cas pour la flibuste dans les Caraïbes au XVII^e^ siècle et pour de semblables motifs, la stratégie corsaire n'a plus

vraiment sa place au XVIII^e siècle en Méditerranée. Dominée par la reprise de la guerre navale généralisée, la fin du siècle voit la relance de la guerre d'escadre et la subordination de la course aux marines d'État. Considérée comme immorale, inutile et illégale la course est interdite durant les premières années de la période révolutionnaire. Ce sont les escadres qui, comme au début du règne de Louis XIV, atteignent le commerce ennemi en interceptant les unités marchandes, voire en les détruisant. Pourtant, la course est remise à l'ordre du jour à partir de 1793 car estimée comme un moyen de suppléer au commerce en période de guerre, une école pour former de futurs marins et un moyen d'affaiblir l'adversaire{255}. Pour la France il s'agit aussi de financer de nouveaux armements et de renflouer les caisses de l'État dans la mesure où en cas de prises faites par un navire de la République l'équipage ne reçoit que 10 % du butin, contre le tiers pour les corsaires privés. La Méditerranée est certes éloignée des deux grandes zones géographiques de la course que sont alors la Manche et la mer du Nord. Toutefois, le renouveau de la course que l'on observe dans ces espaces à partir de 1795 ne doit pas faire illusion car la valeur des prises décline et le nombre des pertes progresse{256}.

De nouveau fructueuse au lendemain de la rupture de la paix d'Amiens (1803), la course décline progressivement à partir de 1810. Au vrai, un changement profond intervient à l'occasion des guerres de l'Empire lorsque des responsables de la Marine demandent l'attribution de primes en faveur des armateurs qui coulent des navires ennemis et que des armateurs eux-mêmes en demandent la destruction. La stratégie corsaire dont l'objectif était jusque-là commercial change de sens. Ce n'est pas de la course qu'il s'agit mais de la guerre au commerce, de la destruction du commerce ennemi sans en prélever au passage les fruits. De moins en moins rentable globalement et ne pesant pas sur le rapport de force stratégique, la course perd de son intérêt alors que le *corso* méditerranéen connaît également ses derniers feux.

La fin du *corso*, « brigandage maritime sous couvert de religion » (Michel Fontenay)

Le déclin du *corso* méditerranéen, perceptible dès la fin du XVII^e siècle, s'accélère au cours du siècle suivant. Les actions des corsaires barbaresques,

levier militaire des Régences face au monde chrétien, s'inscrivent dans un jeu diplomatique complexe. Après le temps des premiers accords qui ont vu, au cours du XVII^e^ siècle, les puissances européennes chercher un terrain d'entente avec les corsaires barbaresques dont l'humeur n'a jamais été aussi hardie et les prises aussi nombreuses, vient celui des nouvelles confrontations (1650-1720) marqué par la volonté d'accommodements des uns (Provinces-Unies) et l'utilisation de la force des autres (Angleterre et France). À partir de 1720 s'ouvre toutefois le temps des relations apaisées. Au vrai, considérant la paix préférable à une épreuve de force contre les Barbaresques, les Européens ont eu tendance à l'acheter. Dès le milieu du XVIII^e^ siècle la majeure partie des États européens sont en paix avec les Régences, mais le renouvellement des traités passés avec elles rappelle combien la paix demeure précaire. Le péril n'est pas limité aux États riverains de la Méditerranée : tour à tour des accords sont passés ou renouvelés avec la France (1770), le Danemark (1772), Venise (1784 et 1792) et les jeunes États-Unis (1790 et 1797). L'Espagne est le pays qui a observé le plus longtemps une attitude intransigeante envers les Barbaresques comme l'attestent l'échec d'une expédition contre Alger (1775), les bombardements de cette ville portuaire (1783 et 1784) et les conditions de paix finalement acceptées (1786). La course, qu'elle soit effective ou non, reste un moyen de pression fondamental pour les Régences afin d'obtenir des présents et le versement de contributions financières devenues préférables à un butin incertain. Cette époque reste ponctuée de nombreux heurts, dans la mesure où un principe fondamental des Régences est celui de n'être jamais en paix avec tous les États européens à la fois afin de maintenir une pression et de laisser planer une menace, y compris chez les neutres, comme les Danois et Suédois. Ces ententes, qui favorisent les trêves et tendent à réduire inégalement la menace barbaresque, sont fustigées par d'aucuns, à l'instar de Ludovico Antonio Muratori :

> « Ce sera toujours une honte pour les puissances de la Chrétienté, aussi bien catholiques que protestantes, que de voir qu'au lieu d'unir leurs forces pour écraser, comme elles le pourraient, ces nids de scélérats corsaires, elles vont de temps à autre mendier par tant de sollicitations et de dons, pour ne pas dire par des tributs, leur amitié, laquelle, ensuite à l'épreuve, se trouve souvent encline à la perfidie »{257}.

Ces propos restent vains « dans une Europe de plus en plus raisonnable, policée, soucieuse d'ordre et de profits réguliers, bourgeoise en un mot, car

les corsaires de quelque bord qu'ils se réclament font surtout figure de gêneurs » (Michel Fontenay).

À preuve le recul du *corso* chrétien qui se produit au même moment et qui résulte, en partie, de la pression exercée par les puissances européennes gênées par la pratique, excessive à leurs yeux, du droit de visite des Maltais. Les consuls français établis dans les Échelles du Levant relaient les réclamations des négociants et patrons de navires qui dénoncent le climat d'insécurité nuisible aux échanges que provoque le *corso* chrétien dans les eaux ottomanes. Les marchands européens, et surtout français, cherchent, en s'opposant au *corso* maltais et toscan, à éviter les représailles des Barbaresques et les « avanies » ou autres vexations destinées à compenser les prises des corsaires chrétiens. Il s'agit pour eux de défendre leurs intérêts commerciaux en Méditerranée orientale et dans les provinces ottomanes d'Afrique du Nord.

D'autre part, depuis la fin du XVII^e^ siècle, l'idéal chevaleresque et l'idée de croisade sont de plus en plus anachroniques aux yeux d'une Chrétienté délivrée de la menace turque. Aussi, les puissances européennes n'hésitent pas à intervenir auprès des chevaliers de Malte, par l'intermédiaire des 600 commanderies, réparties surtout au Portugal, en Espagne, dans les États italiens et en France et qui procurent l'essentiel des revenus de l'Ordre. Au reste, des armateurs privés maltais, qui privilégiaient la course au XVII^e^ siècle, s'orientent, dès le début du XVIII^e^ siècle, vers le transport et le commerce maritime{258}. Cette moindre vitalité du *corso* maltais n'est pas étrangère à l'émergence d'une marine ottomane – grecque surtout – désormais moins surveillée par les vaisseaux de la Religion, alors que les Grecs ont longtemps été leurs proies{259}.

Les traités signés tout au long du XVIII^e^ siècle, en plaçant les Régences et les États européens sur un pied d'égalité, assurent les intérêts des deux camps, dans la mesure où ils contribuent à affirmer l'autonomie de la Barbarie vis-à-vis de la Sublime Porte et ne bouleversent pas fondamentalement les échanges commerciaux avec l'Europe occidentale. Par ailleurs, l'activité corsaire a presque totalement détourné les Maghrébins du transport maritime. Les puissances européennes ont en large partie confisqué ce secteur d'activité en assurant les liaisons avec l'Afrique du Nord, et plus généralement avec la Méditerranée arabo-musulmane. Leurs bâtiments de commerce ont été mis au service des affréteurs maures et ottomans pour relier les différentes places et aller « à la cueillette » en

pratiquant la caravane maritime{260}. L'évolution des flottes corsaires des Régences traduit le choix diplomatique opéré au XVIIIe siècle et la réduction des possibilités d'action. En 1676, la flotte d'Alger comprenait dix-sept vaisseaux totalisant 626 canons, en 1737, elle compte toujours dix-sept navires, mais de plus petite portée et pour un total de 100 canons seulement. En 1790, Alger n'arme plus que quatre bâtiments totalisant 36 canons. Les sources, plus fragmentaires pour les autres flottes, suggèrent un recul semblable : Tripoli arme dix-sept bâtiments en 1761 et cinq en 1785. Tunis, qui a armé quinze navires en 1764 (80 canons), n'en arme plus que neuf en 1786 (28 canons).

L'extinction progressive de la course barbaresque semble se profiler à la fin du XVIIIe siècle. Cependant, les conditions politiques et diplomatiques qui résultent des guerres de la Révolution et de l'Empire modifient soudainement la donne et conduisent à un regain de cette activité. La destruction de l'escadre française de Toulon livrée aux Anglais, les bouleversements politiques de l'Italie et la suppression de l'ordre de Malte (1798), provoquent un nouvel élan de la course, à Tunis surtout, mais aussi à Alger comme à Tripoli qui soutient pendant quatre ans une guerre navale contre les États-Unis, au cours de laquelle la jeune marine américaine perd, en octobre 1803, la frégate *Philadelphia* à l'entrée du port de Tripoli. Les expéditions corsaires connaissent pourtant une réelle régression au cours de la première décennie du XIXe siècle sans disparaître totalement. En 1805, une goélette barbaresque, masquée sous pavillon des États-Unis, s'empare d'un brigantin napolitain chargé de soufre dans la grande rade de Toulon, sans que les batteries côtières parviennent à écarter le danger. Le brigantin capturé est conduit à Alger pour y être vendu malgré les protestations des propriétaires et l'intervention du consul{261}. Au cœur de cette affaire se trouve posée la question des « eaux ou mers territoriales » qui renvoie à d'épineux problèmes de surveillance côtière et de droit international. Dans les mois qui suivent l'incursion barbaresque et peu avant la mise en place du blocus continental, une ligne sémaphorique continue est établie sur le littoral français pour assurer de meilleures communications, prélude à une surveillance plus étroite opérée dans un cadre international{262}.

Cet épisode intervient pourtant alors que fléchissent les expéditions barbaresques. À Tunis, le fait est patent : il y avait eu 79 armements en course en 1805, 76 l'année précédente, 853 depuis 1793, avec une moyenne de 65 à 66 par an, mais on tombe à dix-huit sorties en 1806, une seule en

1807, six l'année suivante. Avec un total de 128 sorties, la moyenne est de quatorze jusqu'en 1814. L'évolution est analogue à Alger où le nombre de prises diminue de plus de la moitié durant cette période. Cet abandon ne doit rien à d'énergiques interventions européennes mais résulte d'initiatives maghrébines qui visent à développer le transport maritime, à l'image de la marine marchande gréco-ottomane en voie de constitution{263}. Au vrai, après la rupture de la paix d'Amiens, les Régences entendent jouer de leur neutralité pour s'insérer dans l'activité économique d'une Méditerranée dont les Anglais prennent le contrôle. Les Barbaresques convertissent pour cela leurs bâtiments corsaires – chébecs et polacres, souvent construits en Occident – allégés d'une partie de l'artillerie et employant un personnel d'encadrement largement chrétien mais réduit de moitié sinon davantage. Les rôles d'équipage des bâtiments de Tunis montrent un recrutement local complété par des Italiens, des Grecs ou des Dalmates à plus de 40 % des effectifs. En appliquant des techniques contractuelles répandues en Europe, les Régences barbaresques entendent se poser en concurrents directs des Occidentaux dans la vaste réorganisation économique en cours.

Armateurs, marins et négociants maghrébins, comme Ahmed et Yûnis Ben Yûnis originaires de Djerba établis à Tunis, Ahmed et Hassan Al-Faqih Hassan, d'une famille de négociants de Tripoli, et les Busnach ou les Bacri, familles de commerçants juifs originaires de Livourne, installés à Alger, s'adaptent aux nouvelles données internationales en renonçant à la course pour se consacrer au commerce maritime. Le développement de ce nouveau commerce comme tentative de substitution à la course témoigne de la volonté d'intégration de la Barbarie dans le courant général de l'économie occidentale, sinon mondiale. Le détail des destinations des navires, de la nature de leurs cargaisons et du rôle des négociants nous est en grande partie inconnu, mais nous savons de sources sûres que des bâtiments, des marins et des marchands maghrébins fréquentent les ports de l'Europe méditerranéenne, Livourne, Barcelone et Marseille. À partir de 1805, les navires barbaresques tendent à remplacer les navires européens immobilisés par la guerre, et ce non seulement dans les relations avec l'Europe méridionale, mais avec toute la Méditerranée et en franchissant également le détroit de Gibraltar{264}.

Cette nouvelle orientation maritime, originale dans l'histoire du Maghreb moderne, commence à porter ses fruits dans les années 1806-1812. Cette période ne constitue cependant qu'une brève parenthèse car la tendance

s'inverse brutalement à partir de 1813. D'abord accueillie sans opposition majeure par les Européens – occupés par la guerre – la marine de commerce barbaresque suscite des réactions de plus en plus vives une fois la paix revenue. Écartées des ports européens comme transporteurs et négociants et en réaction à la reconquête commerciale de l'Afrique du Nord entreprise par les Occidentaux, les Régences réactivent la course qui apparaît alors comme un instrument militaire plus qu'une machine économique. Ne s'en prenant pas seulement aux navires marchands, ils opèrent également des razzias sur les côtes de l'Italie méridionale comme l'enlèvement, en octobre 1815, par un corsaire tunisien, de cent soixante habitants de l'île de Sant'Antiocho, au sud de la Sardaigne.

Les puissances européennes n'admettent pas d'être ainsi défiées. L'équilibre, un temps établi entre les belligérants, est brutalement rompu indiquant l'impossible dialogue entre les forces en présence. La riposte occidentale est de dimension internationale, extra-européenne, avec l'intervention des États-Unis qui disposent désormais de la deuxième flotte marchande occidentale à la suite du bénéfice retiré du système des « licences » accordées aux États « neutres » durant les guerres révolutionnaires. On estime que la flotte marchande américaine passe de 75 000 tx de jauge en 1783 à plus de 400 000 tx en 1815{265}. L'attaque de bâtiments américains en Méditerranée entraîne les États-Unis à déclarer la guerre à Alger en février 1815. L'*US Navy*, qui se constitue à ce moment-là, livre combat aux navires algériens avec une escadre commandée par le commodore Decatur et composée de trois frégates, deux corvettes, trois bricks et deux goélettes. Les États-Uniens débarquent à Alger en juin 1815 et obtiennent la signature d'un traité qui abolit le versement de tout tribut. En juillet, Decatur se rend à Tunis, puis à Tripoli, pour rétablir les relations des États-Unis avec ces Régences{266}. Un an plus tard, après avoir effectué une première croisière pour informer ces dernières des décisions du congrès de Vienne, à savoir la condamnation de l'esclavage barbaresque, l'escadre anglo-hollandaise de Lord Exmouth, commandant la flotte britannique en Méditerranée, forte de 33 bâtiments et de 736 canons, bombarde Alger en juillet 1816, qui riposte grâce une bonne artillerie de front de mer. Toutefois, ces interventions répétées brisent la course barbaresque ainsi qu'en témoigne le déclin du nombre d'armements : cinq départs en course par an de 1817 à 1821, quatre de 1822 à 1826 et deux seulement de 1827 à 1830. Les prises algériennes, de l'ordre de 1,3 million de francs par an dans

les années 1812-1815, passent à 36 000 fr annuels en 1817-1827. La participation, à partir de 1820, des corsaires barbaresques aux côtés des Ottomans dans les combats en mer Égée à la suite du soulèvement des Grecs ne saurait faire illusion. L'expédition française d'Alger de 1830, qui vise en partie à « écraser un nid de pirates », se produit alors que la saga des corsaires barbaresques est sur le point de s'achever. Les Régences traversaient de profondes difficultés depuis le début du XIX^e^ siècle : pouvoir politique contesté, populations affaiblies par les disettes et la peste, érosion monétaire, économie d'échanges marginalisée et impossible reconversion dans le transport maritime, bien que Tunis ait su prendre le tournant commercial. Aussi, en portant atteinte à la course qui pendant près de trois siècles avait été au cœur de l'activité des Régences barbaresques, les Occidentaux ont précipité l'effondrement des États-corsaires.

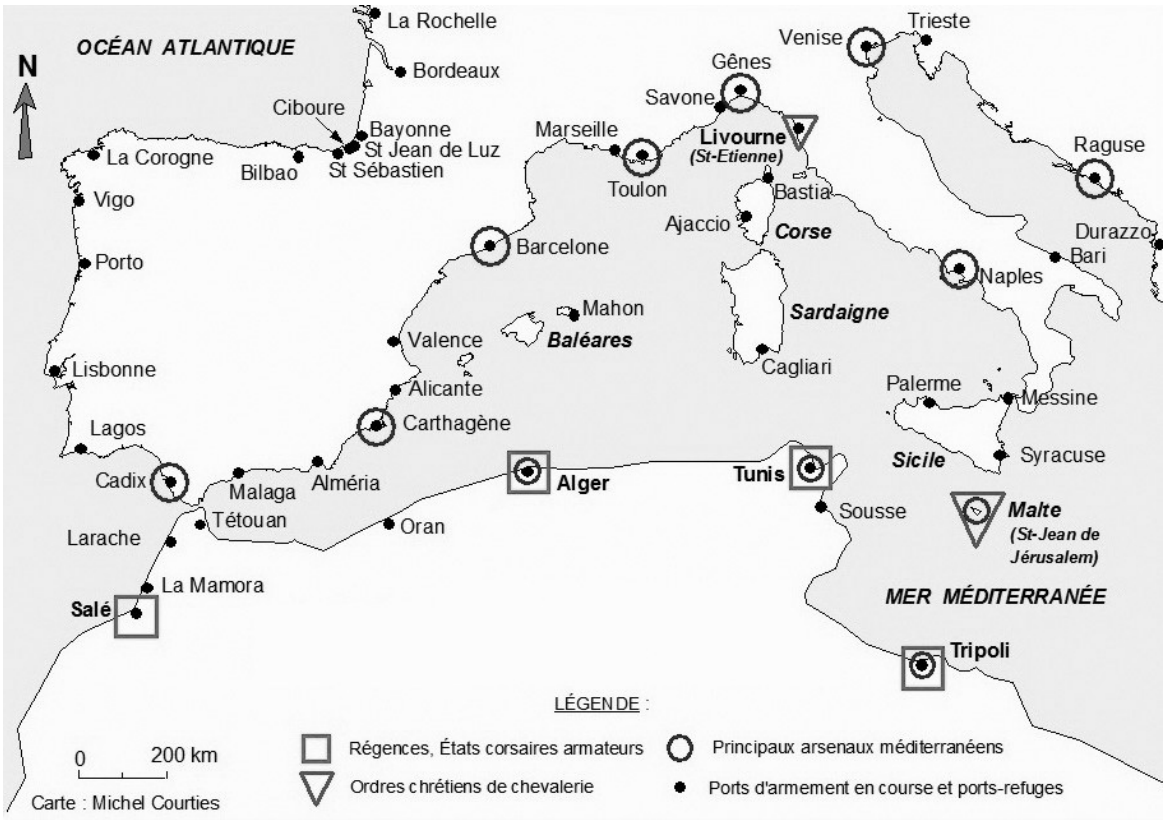
Finalement, c'est en 1856, lors de la Convention de Paris, signée après la guerre de Crimée, donc après un événement méditerranéen, que la course pratiquée par des particuliers est proclamée illégale dans le monde. Cette convention reconnaît également que le pavillon du navire couvre de nouveau les marchandises des neutres, à l'exception de la contrebande de guerre. La course sera encore appliquée durant la Première Guerre mondiale par la marine de guerre allemande – y compris en Méditerranée – en lui donnant la forme sous-marine ; mais il s'agit alors exclusivement d'une affaire d'État destinée à vaincre l'ennemi en détruisant son commerce maritime et non à le contrôler comme ce fut essentiellement le cas sous l'Ancien Régime.

« Quelle place accorder aux corsaires dans l'histoire méditerranéenne ? » (Michel Fontenay). Force est de reconnaître que ce phénomène conserve des parts d'ombre faute de travaux, notamment sur son versant « oriental », qui permettraient de proposer une synthèse à l'échelle de l'espace méditerranéen.

Néanmoins, par la course, pas seulement par la course mais aussi par la course, la Méditerranée a pu rester connectée au monde atlantique, au grand commerce océanique. Sa « périphérisation » (I. Wallerstein) réelle à partir du XVII^e^ siècle au plan politique est à nuancer au plan économique. Les grandes puissances européennes ont tiré des bénéfices des prises et de la vente de leurs produits manufacturés en Barbarie où il y avait, pour les payer, l'argent amassé par les corsopirates, y compris celui des rançons des captifs. Enrichis par les prises et les rançons, les prédateurs des deux rives

ont créé de nouveaux trafics et compensé par là, au plan économique, les effets destructeurs de leurs opérations. En ce sens la course relève « plus du symbiotique que du parasitaire » (Michel Fontenay). Les grandes places ont également réussi à établir un monopole de fait sur les échanges par l'élimination des petites puissances (Venise, Gênes, Naples), par l'entrave du commerce de celles-ci avec la Barbarie et par l'obligation pour les États de la rive sud, empêchés de constituer une véritable marine marchande, de recourir aux services des flottes européennes.

Comme dans le monde caraïbe, la corsopiraterie a disparu quand les grandes puissances n'en ont plus eu besoin. Observée sur le temps long elle correspond à un moment de l'histoire de la Méditerranée, à celui du mythe aristocratique et chevaleresque de la croisade, un mythe qui s'étiole depuis le XVII^e^ siècle pour céder la place à la « mission civilisatrice » de la colonisation. Elle n'en continue pas moins à nourrir les imaginaires sur ses différents rivages. Instrumentalisée lors de la décolonisation pour participer à la formation d'une mémoire collective à travers quelques grandes figures héroïques servies par l'histoire, la poésie, la peinture et le théâtre (Lemnouar Merouche), elle reste régulièrement présente dans de pseudo-reconstitutions historiques qui affectionnent les cliquetis des sabres d'abordage{267}. Assurément, « cette péripétie négligeable reste étrangement présente dans nos sensibilités »{268}.



Carte 8. Ports de course et de piraterie en Méditerranée occidentale (XVIe-XVIIIe s.)

Course et piraterie dans l'espace atlantique (XVIII^{e}-XIX^{e} siècle)

La guerre de course britannique (1777-1815)

André Di Ré
Historien maritimiste

L'imaginaire héroïque maritime prend toujours pour cadre la guerre de course, plus apte à fournir aventures, combats et prouesses individuelles, que la vie monotone et anonyme au sein de lourdes escadres. Il existe toutefois une différence fondamentale entre les références des publics français et britanniques. Le héros maritime français est par définition un corsaire privé, inspiré des exploits – réels ou imaginaires – d'un Surcouf. Il est significatif que les éditions pour la jeunesse aient choisi comme titres des *Aventures et Combats* (titre original) de Louis Garneray, *Un marin de Surcouf* ou encore *Corsaire de la République*, pour narrer la vie d'un marin qui, somme toute – quand bien même aurait-il participé à la fameuse prise du *Kent* par la *Confiance* – n'a finalement été corsaire qu'une dizaine de mois alors qu'il servit sur des bâtiments de guerre de l'État près de dix ans. Le roman maritime britannique prend lui au contraire comme personnages emblématiques des officiers de la *Royal Navy* : Hornblower (C.S. Forester), Bollito (Alexander Kent), Jack Aubrey (Patrick O'Brian). Leurs aventures sont certes assez similaires à celles que l'on attribuerait en France à un

corsaire, mais il serait inconvenant que dans le pays de la *Royal Navy*, maîtresse des mers des XVIII^e^ et XIX^e^ siècles, ces personnages ne soient pas des marins « officiels » de la Couronne, dont l'exemple puisse servir à l'édification des jeunes générations.

Ces marins de la *Royal Navy* n'étaient censés se battre que pour l'honneur alors que les corsaires privés ne se battaient que pour l'argent, comme l'aurait reproché un capitaine anglais à Surcouf lors de la paix d'Amiens. On se souvient de la cinglante réplique attribuée au Français : « Chacun se bat pour ce qu'il n'a pas ». Au-delà de son ton nationaliste quelque peu déplaisant, l'échange doit pourtant être considéré comme tout à fait infondé, car nombre d'officiers anglais, probablement les plus héroïques d'entre eux, se battaient tout autant pour l'argent que les marins de commerce français transformés en combattants avides de profit. Ce fait hautement significatif est bien sûr largement passé sous silence dans le « roman national » britannique.

La littérature de fiction ne fait que refléter les travaux des historiens. Si la marine du roi George III fait l'objet d'une littérature considérable, des bibliothèques entières d'ouvrages disséquant les moindres détails, les moindres faits d'armes et la vie quotidienne dans la *Royal Navy* « au temps de Nelson », la documentation et les travaux portant sur les corsaires privés anglais de cette époque sont extrêmement plus restreints. Si l'on évoque éventuellement des *privateers*, comme héros, on se réfère en Angleterre à une époque bien antérieure : celle des Drake, des Raleigh ou des Hawkins qui renvoient à l'âge élisabéthain ou, au plus, au XVII^e^ siècle. Il semblerait que pour l'histoire maritime britannique, ni la guerre d'Amérique (1777-1783) prolongée par la Quatrième guerre anglo-hollandaise (1780-1784), ni la « Grande Guerre », terme qui désigna longtemps outre-Manche la guerre franco-anglaise de la Révolution et de l'Empire (1793-1815), n'aient connu le recours à des forces corsaires privées. Rien n'est plus faux : à titre d'exemple, l'Amirauté a délivré pas moins de 7 352 lettres de marque d'avril 1777 à 1783 dont 616 rien qu'en décembre 1780 et 960 en janvier 1781, probablement beaucoup plus – mais les archives maritimes françaises connaissent de nombreuses lacunes – qu'en France.

Si la course privée a bien existé de façon significative en Angleterre dans la période 1777-1815, il n'est pas possible de parler de la guerre de course sans évoquer celle au moins aussi importante menée, non pas par des corsaires privés, mais par la *Royal Navy*.

La course dans la *Royal Navy*

« Prize money was the chief attraction of naval service »
(Daniel A. Baugh)[269]

Si l'essentiel des effectifs de la *Royal Navy* (jusqu'à 190 vaisseaux de ligne et 120 000 hommes en 1813) arme les puissantes escadres anglaises de Portsmouth, de la Nore et des forces de blocus des côtes et ports français, tâche fastidieuse s'il en fût malgré les très grandes victoires (au plus 5 à 6 journées en 23 ans), le fer de lance de la *Royal Navy* est constitué d'un grand nombre de petites unités, frégates, corvettes, bricks, voire modestes « sloops de guerre », croisant souvent de façon isolée mais aussi quelquefois en divisions indépendantes très mobiles.

Outre leur rôle d'éclaireur, leur mission, tout au moins celle à laquelle se consacraient avec passion leurs jeunes capitaines, *post-captains* (capitaines de vaisseau) pour les frégates à partir de 24 canons, *masters and commanders* pour les corvettes et bricks, lieutenants pour les sloops de guerre, est la guerre de course : la chasse aux navires marchands français, espagnols, hollandais, américains,... voire le contrôle des cargaisons des bâtiments neutres, saisies si elles sont de « contrebande », c'est-à-dire destinées ou appartenant à une nation ennemie. C'est leur mission préférée car, au-delà de l'excitation de la chasse victorieuse et souvent peu risquée stimulant leurs équipages, elle peut être source de revenus très substantiels dont chacun à bord reçoit une quote-part. À la différence de la marine française où « les parts de prise n'étaient jamais payées » comme le rappelle dans ses Mémoires, le vice-amiral Baron Grivel, l'Amirauté de Londres, en dépit de quelques malversations administratives occasionnelles, verse scrupuleusement leur dû aux officiers et équipages.

L'attrait ambigu des parts de prise

Tout capitaine d'une unité désigne à sa première prise de commandement un agent spécialisé, souvent avocat ou notaire mais parfois simplement un homme de confiance – Edward Pellew, de nature méfiante, confie ses intérêts à l'un de ses frères, médecin de son état. Chargé de le représenter, il défend parfois férocement ses intérêts et par voie de conséquence, ceux de ses officiers et de son équipage, à l'occasion des ventes et partages de prises. Il faut en effet se méfier des collègues qui pourraient revendiquer une part : tout bâtiment en vue, qu'il ait ou non participé directement à la

prise est considéré comme bénéficiaire d'une part, la répartition entre bâtiments se faisant au prorata du nombre de canons, qu'ils aient ou non tonné... Ces règles donnent lieu à de fréquents contentieux. Sir Edward Pellew, probablement le plus brillant capitaine de frégate de l'époque, au départ peu argenté, fait preuve d'une particulière âpreté dans ces affaires qui le rendent parfois peu populaire auprès de ses pairs. Mais il s'assure une solide fortune lui permettant achats de terres et de propriétés.

La *London Gazette* publie régulièrement des annonces légales de ce type : « Le commandant, les officiers et tous les membres de l'équipage qui se trouvaient à bord de la frégate HMS... le... à l'occasion de la prise du navire... sont informés que la distribution des parts de prise aura lieu dans telle cour à telle heure le... ». Le commandant et son équipage peuvent tout à fait être à l'autre bout du monde à ce moment-là et il faut alors disposer d'un représentant officiel mandaté pour collecter les sommes correspondantes et contester ce qui peut l'être. Parfois ces agents, quelque peu usuriers de leur état, trouvaient aussi le moyen de se rembourser des avances faites à tel ou tel commandant impécunieux au moment de son départ en campagne.

Le commandement d'une unité opérant individuellement peut trouver là la source de véritables fortunes en s'emparant de navires marchands : Henry Trollope (1756-1839) qui n'est que lieutenant mais commande un *cutter* de 10 canons de 4 livres gagne en un après-midi (et sans combat) 30 000 » (sa solde annuelle devait être inférieure à une centaine de livres sterling) en s'emparant de deux transports espagnols en 1779. Le capitaine de vaisseau Yorke (1768-1831) réalise lors des guerres de la Révolution 56 prises. Les 34 pour lesquelles les comptes ont subsisté lui ont personnellement rapporté 30 000 » alors que son traitement annuel était de 149 £.

Il est fréquent d'effectuer quelques dizaines de prises lors d'une campagne : Sir William Parker (1781-1866), alors jeune capitaine de vaisseau, gagne en une seule campagne (en 1805) 24 000 £. Pour peu que l'une des prises soit de valeur importante, un transport espagnol de retour d'Amérique du Sud par exemple, les sommes deviennent considérables pour tous les grades.

De ce fait, c'est souvent un déchirement que l'abandon de ce type de poste, quand l'avancement dans la sacro-sainte liste d'ancienneté des *post-captains* impose d'être affecté au commandement d'un vaisseau de ligne : c'est non seulement la perspective d'un service ennuyeux au sein d'une

lourde escadre mais aussi – surtout ? – la fin des chances d'enrichissement rapide. Edward Pellew comme nombre de ses pairs inonde l'amirauté de courriers, refusant sèchement puis suppliant de ne pas lui accorder ce qui est censé être une promotion lorsqu'il doit abandonner le commandement de son « razé » *HMS Indefatigable* pour un vaisseau au sein de la *Home Fleet*. L'*Indefatigable* était rattaché à une division de frégates, opérant quelquefois de consort mais souvent individuellement, basée à Falmouth (Cornouaille) sous le commandement du commodore Warren. Elle fait une razzia stupéfiante de bâtiments de guerre comme de navires marchands français, du bateau de pêche aux transports lourds. Il faut mentionner une différence toutefois très significative entre ces « coureurs des mers » – ils se seraient considérés comme insultés d'être qualifiés de « corsaires » – de la *Royal Navy* et les corsaires privés qu'ils méprisent. Ils appartiennent, eux, à la marine du Roi et ne fuient pas devant l'âpreté des combats contre d'autres bâtiments de guerre, ce que les corsaires privés évitent à tout prix. D'ailleurs, pour les inciter à ne pas négliger ce qui constitue tout de même leur première mission, combattre les forces maritimes ennemies, l'Amirauté rachète, souvent à des prix élevés, les bâtiments de guerre pris – les meilleures frégates de la *Royal Navy* ont très souvent été d'anciens bâtiments français – voire verse des primes (*head money*) pour la destruction d'un bâtiment (3 000 £ pour la destruction du vaisseau *Droits de l'homme* en 1796 par exemple). Toutefois, la valeur des navires marchands et surtout de leurs cargaisons dépasse largement celle des bâtiments de guerre, sans oublier que s'emparer d'un navire non armé est évidemment nettement moins risqué.

Les amiraux commandant une escadre se plaignent de ce que bien souvent, le retour des frégates envoyées en éclaireuses prend un temps considérable : la réalisation de prises marchandes est, pour les capitaines, trop tentante et l'arbitrage leur semble parfois difficile entre devoir et profit personnel. Toutefois, quand bien même les parts de prises ne seraient pas payées, les amiraux français comme de Grasse ou Villaret Joyeuse (et le commissaire politique Jean Bon Saint-André) se plaignent du même défaut chez leurs commandants de frégates. Chez les Britanniques, le cas le plus flagrant où la volonté d'enrichissement personnel a eu des conséquences graves a été celui de l'amiral Rodney. Si de Grasse peut remporter la victoire de la Chesapeake en 1781 et de ce fait contraindre à la reddition de Yorktown, moment clé de la guerre d'Indépendance américaine, c'est

largement une conséquence de ce bénéfice des prises laissé aux officiers de la *Royal Navy* : l'amiral Rodney s'était rendu maître quelques semaines auparavant de l'île hollandaise de Saint-Vincent, s'emparant d'un grand nombre de navires marchands et de stocks considérables de marchandises stockées dans les docks. Pour escorter jusqu'en Angleterre cet immense butin, il abandonne purement et simplement son poste de commandement des forces maritimes anglaises, réduisant ainsi de plusieurs unités les vaisseaux disponibles sur les côtes américaines et laissant le reste de l'escadre au médiocre Graves dont l'autorité était contestée par son second, Hood. De nombreuses voix s'élèvent en Angleterre pour dénoncer cet abandon de poste au plus fort de la guerre, abandon dû exclusivement à l'appétit de gain d'un amiral par ailleurs terriblement endetté. Rodney en tire finalement bien peu de profit, perdant une partie de ses prises lors de la traversée, et se trouvant en butte à une série de procès, une bonne part de son butin étant déclaré faisant l'objet d'une main levée. Le scandale fait beaucoup de bruit. Heureusement pour lui, l'amiral a l'occasion, une fois revenu quelques mois plus tard sur son théâtre d'opérations, de remporter la brillante victoire des Saintes, ce qui permet d'oublier quelque peu son comportement plus proche d'un *privateer* avide de gain que de celui d'un officier de la *Royal Navy*. Le bénéfice des prises a donc été une incitation très efficace pour les officiers de la marine anglaise, malgré des effets pervers.

Le cadre juridique des prises

Les règles en matière de partage de prises sont fixées depuis le *Convoy and Cruiser Act* de 1705 : l'Amirauté ne prélève depuis qu'une taxe de 2 % au titre des « frais de cour » ; le reste, étant qualifié de « part du Roi », est intégralement reversé aux commandants et équipages selon un barème qui demeure immuable pendant un siècle mais qui est amendé en faveur des matelots en 1807 :

	1705	**1807**
Amiral de l'escadre ou chef de la station	1/8*	1/3*
Capitaine		
s'il était sous les ordres directs de l'Amirauté, il recevait aussi la part de l'amiral et bénéficiait donc de 3/8	3/8	2/8
Lieutenants de vaisseaux, capitaine des marines, master, chirurgien à parts égales sur	1/8	1/8

Lieutenants de marines, secrétaire de l'amiral, sous-officiers supérieurs, maîtres, aumônier, à parts égales sur	1/8	1/8
Aspirants et sous officiers subalternes, sous off. de fusiliers à parts égales sur	1/8	
Tout le reste, (les mousses comptant pour ø part) à parts égales sur	2/8	4/8

* 1/3 de la part du capitaine fixée à 3/8 puis 2/8

L'exemple le plus célèbre resté dans les annales de la *Royal Navy* est celui d'une division de quatre frégates qui s'empare en 1799 de deux navires espagnols eux-mêmes d'assez peu de valeur mais dotés de très riches cargaisons estimées à 652 000 » : l'amiral reçoit 81 000 » (1/8^{e}), chacun des quatre capitaines 40 730 » (soit 2/8e divisés en 4 parts égales), chaque lieutenant 5 091 », chaque sous-officier 2 468 » (16 bénéficiaires dans cette catégorie), chaque aspirant 792 », enfin, chaque matelot un peu moins de 183 £ (ce qui certes peut sembler très faible par rapport aux parts des officiers supérieurs mais correspond tout de même à environ dix ans de soldes d'un gabier). Bien sûr il s'agit là de montants exceptionnels mais les commandants de talent, et surtout chanceux, peuvent rapidement faire fortune, tel Graham Moore. On comprendra aisément que cette « incitation » peut jouer un rôle important dans la détermination et l'audace de bien des jeunes capitaines.

Une chance réservée aux « happy few »

Tous les officiers de la *Royal Navy* ne sont cependant pas devenus riches, très loin de là. L'affectation en escadre ou en escorte de convois concerne la très grande majorité des matelots comme des officiers, et les bâtiments se livrant à la guerre de course sont l'exception. Le service dans une grande escadre n'est guère enthousiasmant pour un jeune officier : peu de chance de se faire remarquer et de ce fait de bénéficier d'avancement, mais surtout pas (ou bien peu) de parts de prises : l'amiral Collingwood qui commande l'escadre à la mort de Nelson, ne pense toucher que 1 500 » au lendemain de Trafalgar : seuls quatre vaisseaux pris atteignent un port anglais. Bien sûr la Couronne lui attribue titres et gratifications exceptionnelles mais ses parts de prise proprement dites peuvent sembler bien faibles par rapport à celles d'un capitaine de frégate chanceux s'emparant – sans grand risque – d'un navire marchand aux cales bien remplies. Pour le *Glorious First of June 1794* (bataille du 13 prairial an II), chaque commandant d'un vaisseau de

ligne ne reçoit que 1 400 » au titre des sept vaisseaux pris. Ce n'est certes pas négligeable mais bien peu pour des officiers qui ont remporté une victoire majeure.

Malgré les sommes, souvent chimériques, de récompense que font miroiter les agents recruteurs, le nombre de matelots volontaires ne dépasse jamais les 25 % dans la *Royal Navy.* La presse reste toujours le principal mode de recrutement. Pour ce qui concerne les officiers en revanche, il est clair que les sommes fabuleuses encaissées par quelques rares chanceux – et hautement proclamées par l'Amirauté – sont une motivation importante : tout *midship* au moment de son premier embarquement rêve non seulement d'avoir un jour sa flamme au grand mât mais surtout que, peut être un jour, la fortune lui sourira. Il est incontestable qu'une telle perspective peut motiver fortement des jeunes gens instruits mais assez peu fortunés, d'autant que dans la marine à la différence de l'armée de terre, les grades ne s'achètent pas. Des roturiers de petite bourgeoisie, instruits, accèdent, à la différence de leurs homologues français, à tous les grades et deviennent ainsi des *gentlemen*. Toutefois, il faut pour cela obtenir une affectation intéressante : sur une frégate ou une corvette envoyée en course. Les *post-captains* mais aussi les lieutenants et *commanders* inondent l'Amirauté de lettres en ce sens. Chacun reçoit une réponse : l'Amirauté dispose d'un secrétariat considérable recopiant des lettres pro-forma, sauf exception bien sûr. Or il n'y a qu'une seule clé pour relever des exceptions : il faut non pas être « né » comme dans la France de l'Ancien Régime, mais avoir de l'*interest*, terme officiel consacré pour désigner plus simplement le « piston » : celui d'un patron, capitaine puis amiral bien en cour, le soutien actif d'un Lord de l'Amirauté, voire d'un intime de la famille royale, un ministre, un membre influent des Communes, etc. En clair, la guerre de course et l'éventuelle richesse qui en est espérée connaît beaucoup d'appelés mais bien peu d'élus.

La course privée des « privateers »

Même à cette époque de très grande gloire de la *Royal Navy*, la pratique de la guerre de course privée demeure importante en Angleterre, beaucoup plus importante que ne le laisserait penser la mémoire et l'imaginaire collectifs.

Le cadre réglementaire

Cette activité fait l'objet d'un encadrement législatif et réglementaire extrêmement précis qui est bien respecté dans les faits. On sent toutefois au travers de cette réglementation très tatillonne, une certaine méfiance à l'égard de ces guerriers privés.

Les textes de référence sont des « Proclamations » ou des « Déclarations Royales » (voire les deux en 1756) au moment d'une déclaration de guerre. Ils varièrent peu de la *Royal Proclamation* de mai 1702 (début de la guerre de Succession d'Espagne), jusqu'à 1815. Seule la désignation des pavillons ennemis constitue une clause particulière à chaque texte. Les références lors de la guerre d'Amérique sont des *Orders in Council* datés de 1778, 1779 et 1780. La seule nouveauté qu'ils introduisent est l'interdiction du recours à la rançon, assimilée à partir de ce moment comme un acte de piraterie. Ce recours à la rançon n'en demeure pas moins pratiqué par les corsaires des autres nations, français notamment, et même par la marine de guerre républicaine : Landolphe, n'ayant pas perdu sa culture corsaire tout capitaine de vaisseau de la République qu'il soit devenu, n'hésite pas à exiger une rançon considérable du comptoir portugais de l'île du Prince dont il s'empare en 1797 avec une division de quatre frégates. En revanche, cela demeure totalement prohibé aux sujets de sa Gracieuse Majesté. Cet interdit anglais, éventuellement habillé de considérations morales, est surtout lié au risque de fraude et à la difficulté pour l'Amirauté de contrôler *a posteriori* la validité et le montant réel de l'opération.

La lettre de marque

Une lettre de marque est bien sûr nécessaire pour avoir le statut de corsaire. Le principe peut être considéré comme ayant été une pratique de droit coutumier international, respectée et appliquée par à peu près toutes les nations développées à cette époque. Il est toutefois intéressant de noter qu'à l'origine elles étaient désignées en anglais sous le nom de *letters of reprisal*, c'est-à-dire de « lettres de représailles ». La plus ancienne connue date de 1354, sous le règne d'Edouard III. Il s'agissait d'une patente délivrée par la couronne permettant à une entité privée lésée, en la circonstance un armateur, de pouvoir armer un bâtiment pour récupérer par la force le navire et la cargaison – ou leurs équivalents – qui lui avaient été dérobés quand les autorités nationales n'étaient pas en mesure de le faire pour lui. Si le terme de *letter of reprisal* demeure encore le titre officiel de la patente délivrée

aux corsaires privés par la couronne britannique, l'expression franglaise de *letter of marque* est utilisée couramment au XVIII^e^ siècle mais pour désigner plus particulièrement des navires marchands autorisés à être armés et à réaliser des prises en plus de leur activité habituelle.

Par rapport à la situation française, les lettres de marque britanniques présentent des spécificités et sont soumises à des conditions strictes témoignant d'une certaine suspicion, ou tout au moins d'une certaine méfiance à l'égard des corsaires privés.

Une lettre ne peut être délivrée que sur présentation auprès de la cour de l'Amirauté (ou d'une vice-amirauté dans les colonies) d'un dossier extrêmement détaillé. Le tonnage du navire, l'équipement de guerre, le détail des armes légères, le nombre d'hommes d'équipage autorisé, les détails de l'armement (les actionnaires et le montant de leurs parts respectives), le nom du commandant, et même la durée d'approvisionnement en vivres doivent être précisés. La lettre n'est en effet délivrée que pour une campagne, première différence fondamentale avec la pratique française. C'est pourquoi lorsque le nombre de 7 453 lettres de marque délivrées de 1777 à 1783 est recensé, il ne doit pas être interprété comme autant de bâtiments corsaires mais comme 7 453 campagnes autorisées. Le dossier est minutieusement examiné et la lettre de marque délivrée pour permettre de s'emparer de navires marchands d'un seul pays ennemi. Lors de la même période, il peut s'agir d'une autorisation de s'en prendre aux navires français, ou aux navires hollandais, mais pas les deux. Une exception mais qui confirme la règle : pendant la guerre d'Amérique, un corsaire anglais autorisé à combattre les navires français peut toujours s'emparer de navires américains puisqu'ils ne portaient pas le pavillon d'une nation ennemie mais un pavillon « rebelle », les États Unis étant une coalition de colonies en révolte contre la couronne britannique et en aucun cas une « nation légitime ».

La lettre ne peut être délivrée que moyennant le dépôt d'une caution s'élevant à 3 000 » pour les bâtiments de guerre de course (le seuil était administrativement fixé à 24 canons et/ou 100 hommes d'équipage), 1 500 » pour les simples *letters of marque*, navires marchands dont l'activité principale n'est pas considérée comme la réalisation de prises mais le fret, voire la pêche, le commerce triangulaire, etc. Le dépôt de ce dossier et les déclarations faites auprès de l'Amirauté ne sont pas de simples formalités administratives. Au moment de l'appareillage, un représentant de l'Amirauté

vient inspecter le respect effectif des éléments déclarés. Toute différence est sanctionnée, d'abord par le retrait de la lettre de marque, ensuite par des amendes qui peuvent être élevées à l'encontre des armateurs. Le capitaine est considéré comme responsable pénalement du respect des règles et peut être emprisonné, notamment si des déserteurs de la *Royal Navy* sont découverts à bord.

Le traitement des prises

Dès son arrivée au port d'attache du corsaire, la prise est saisie par les autorités et mise sous embargo jusqu'au jugement rendu par la cour de l'Amirauté, décidant si le butin et le navire sont de « bonne prise » ou non, notamment à propos de la nation ennemie désignée ou dès lors que la prise porte un pavillon neutre. L'origine et la destination de la cargaison sont examinées séparément et donne lieu ou non à une main levée. La caution déposée auprès de l'Amirauté lors de la demande de lettre sert, comme en France, à dédommager propriétaires de navires ou de cargaisons lésés. Sont aussi prélevés sur la valeur de la prise les droits « de cour », c'est-à-dire les frais d'instruction du dossier. Le plus souvent, cette taxe est de 5 à 6 %, mais peut atteindre 10 % (contre 2 % pour les prises faites par un bâtiment de la *Royal Navy*). Là encore, le montant même de la taxe – pourtant modéré – témoigne d'un travail d'enquête approfondi : cinq membres de l'équipage du navire pris doivent ainsi témoigner devant la cour. Les vérifications sont plus minutieuses. La cour vérifie que les lois de la guerre ont été correctement respectées. S'il est admis qu'un bâtiment se soit dissimulé temporairement sous de fausses couleurs afin de faciliter son approche, il est impératif, comme en France, que le vrai pavillon national soit hissé clairement avant – c'était fréquemment vraiment tout juste avant – l'ouverture du feu. Cette règle s'applique d'ailleurs autant à la *Royal Navy* qu'aux corsaires privés. Sur ce point, dans le roman *Pavillon Haut* (*Flying Colours*), la condamnation par les autorités françaises d'Horatio Hornblower pour avoir arboré le pavillon français en tentant de se faufiler incognito au sein d'une escadre est un anachronisme, ce qui est peu fréquent chez Forester qui dans l'ensemble respecte assez scrupuleusement l'authenticité historique. La cour s'assure enfin que les prisonniers ont été traités correctement et sans cruauté inutile. La « part du diable », l'heure de pillage autorisée à l'équipage vainqueur, ce que promet Surcouf aux hommes de la *Confiance* au moment de s'élancer à l'abordage du *Kent*, est

considérée comme une pratique barbare. S'il est arrivé que les décisions des cours de l'Amirauté soient contestées et que les dignes Lords aient en certaines circonstances quelque peu cherché à détourner telle ou telle opération à leur profit, les scandales demeurent rares et les cours tranchent assez rapidement, contrairement aux usages judiciaires du temps : un corsaire peut espérer bénéficier de sa prise deux à trois semaines après son retour au port.

Ainsi, l'activité des corsaires privés est particulièrement réglementée et contrôlée car les autorités sont soucieuses d'éviter le zèle de certains à se saisir de bâtiments neutres. Le maintien des bonnes relations avec les neutres est une préoccupation constante : il est clair que le déclenchement de la Quatrième guerre anglo-hollandaise en 1781, alors que les Provinces-Unies sont indifférentes au conflit entre l'Angleterre et ses colonies révoltées alliées à la France, est la conséquence de l'arraisonnement et de la prise systématiques de nombreux bâtiments de commerce néerlandais qui, en tant que neutres, commercent avec toutes les parties. Cela n'a rien d'exceptionnel : la « quasi-guerre », exclusivement maritime, entre la France et les États-Unis sous le Directoire intervient pour exactement les mêmes motifs. L'Amirauté se montre particulièrement rigoureuse lors des guerres de la Révolution et de l'Empire afin d'éviter ce type d'incidents aux conséquences potentiellement graves.

Les différents types de corsaires britanniques

Les corsaires britanniques peuvent être classés en catégories selon deux types de critères : d'une part, en fonction de leurs objectifs en distinguant les bâtiments de guerre privés et les simples « lettres de marque », bâtiments de commerce gardant leur destination principale – distinction à laquelle il faudrait probablement ajouter une troisième catégorie souvent oubliée, les bâtiments de la Compagnie des Indes – et d'autre part en fonction de leurs théâtres d'opérations, entre les *Deep water ships*, bâtiments de haute mer opérant en plein Atlantique ou dans l'océan Indien et les *home water privateers*, opérant essentiellement en Manche et en Atlantique proche, auxquels s'ajoutent les corsaires coloniaux.

Les bâtiments de guerre privés

Il s'agit de véritables bâtiments de guerre, appartenant à des armateurs privés, le plus souvent construits dans ce but mais aussi parfois rachetés à la *Royal Navy* (lors de revente de prises par exemple). Dotées d'un solide

armement, 18, 24, voire 30 canons ou plus, d'un calibre de 8 ou 12 livres, ces corvettes voire ces quasi-frégates écument les mers à la recherche de tout marchand portant pavillon ennemi. Elles peuvent affronter ou plutôt se défendre contre des petits bâtiments de guerre, corvettes, voire frégates, si nécessaire. Elles figurent parmi les grands prédateurs de corsaires ennemis. Leur tonnage leur permet d'envisager des campagnes éloignées et leur rôle est particulièrement important contre la marine américaine embryonnaire et ses propres corsaires, tant lors de la guerre d'Indépendance que pendant la guerre de 1812, au moment où la *Royal Navy* connaît quelques difficultés. Leurs équipages ne touchent le plus souvent aucune solde fixe, au-delà d'une éventuelle petite prime d'engagement. Leurs gratifications reposent exclusivement sur les parts de prise.

Les navires marchands armés

Les documents de l'amirauté les désignent comme *letters of marque*, armés d'abord dans un but de défense contre les corsaires ennemis. Ces marchands ne dédaignent pas les proies faciles mais ce n'est pas là leur objectif premier. Leur tâche demeure le fret, voire la grande pêche, le commerce triangulaire, etc. Sur ces « lettres de marque », l'équipage perçoit une rémunération fixe conforme aux règles de la marine de commerce, à laquelle s'ajoutent des primes en cas de prises. Il est fréquent que des bâtiments de fret à destination des Indes notamment demandent des lettres de marque non seulement pour s'armer contre les mauvaises rencontres mais surtout pour contourner les règlements de l'Amirauté imposant, à compter de 1803, à tous les navires marchands de naviguer en convois encadrés par la *Royal Navy*. Administrativement, pour l'Amirauté, relèvent de cette catégorie tous les petits bâtiments corsaires, anciens navires de pêche ou de commerce, de petit tonnage et faiblement armés, même si l'objectif porte clairement sur la prédation. Se trouvent donc dans cette catégorie tous les petits bâtiments, *cutters* comme barques de pêche, qui sillonnaient les côtes de la Manche.

Les bâtiments de la Compagnie des Indes

Ces bâtiments, les *Indiamen*, sont lourdement armés (le *Kent* compte par exemple 36 canons répartis en deux batteries couvertes, ses pièces allant jusqu'à un calibre de 24 livres). Particulièrement imposants, leur tonnage et leur conception sont proches de ceux d'un vaisseau de ligne de 54 ou 64 canons. Plusieurs amiraux ou chefs de divisions de frégates français en

ont fait les frais : apercevant au loin de forts bâtiments se formant crânement en ligne de bataille, ils ont cru avoir affaire à une forte escadre, fuyant finalement devant des bâtiments marchands : Sercey en 1796 et Linois en 1805 dans l'océan Indien connaissent cette infortune, tout comme Landolphe au large des îles du Cap-Vert en 1799. Si le capitaine de vaisseau ex-corsaire sait habiller les choses pour se couvrir dans son rapport – il se rend bel et bien à des *indiamen* –, les deux amiraux ont bien du mal à se remettre de la risée provoquée par le récit de leurs mésaventures publiées dans les gazettes anglaises. L'exemple de la prise de la division de frégates Landolphe montre bien que les bâtiments de la compagnie des Indes peuvent eux aussi faire des prises de course. Ils n'entrent toutefois pas dans la catégorie des « lettres de marque » : l' *East India Company* jouissant du privilège permanent, y compris en temps de paix, d'entretenir sa propre force armée tant terrestre que navale. Les prises ne sont certes pas leur objectif et ils ne peuvent être considérés à proprement parler comme s'étant livrés à la guerre de course. Ils ne se privaient cependant pas d'en réaliser quelques-unes si des navires marchands français, espagnols, ou hollandais croisaient par malchance leur route.

Peu de documents évoquent les prises réalisées par des *Indiamen* – en dehors de l'infortune des quatre frégates du brave Landolphe –, la Compagnie, qui constitue un véritable État dans l'État, n'a pas de comptes à rendre à l'Amirauté. Peut-être cet aspect a-t-il été jusqu'à présent négligé par les chercheurs qui n'évoquent leurs combats qu'à l'occasion de leur propre prise par des frégates ou des corsaires français ? Quoi qu'il en soit, il est certain que les capitaines de la Compagnie ont pour instruction principale de ne jamais mettre en danger leurs bâtiments et leurs précieuses cargaisons ni de ralentir les convois dont ils ne doivent jamais s'écarter lors de leurs grandes traversées. Les prises ont probablement été assez peu nombreuses et accidentelles.

Les zones d'activité

Les *Channel privateers* constituent certainement la catégorie de corsaires anglais la plus importante en nombre : l'Amirauté délivre un peu plus de 4 000 lettres de marque pour des corsaires opérant dans la Manche de 1793 à 1815. Dans la période 1803 à 1806, environ 47 000 hommes sont embarqués sur des bâtiments de cette catégorie. Il ne s'agit assurément pas d'une activité marginale : au même moment, la *Royal Navy* mobilise 100 à

120 000 hommes pour couvrir toutes les mers du monde. Comme leurs homologues de l'autre côté de la Manche, pêcheurs et marins côtiers s'arment en période de guerre pour effectuer des raids sans trop s'éloigner des côtes. Difficile de prendre le grand large sur de modestes navires, des « embarcations » de 10 tx, non pontés avec une huitaine ou une douzaine d'hommes entassés, armés au plus d'un pierrier et de quelques coutelas. La situation est identique de l'autre côté de la Manche.

Les meilleurs bâtiments étaient du type *brick* mais surtout *cutter*. Cette dernière catégorie particulièrement constitue l'arme type des corsaires anglais de la Manche. Équipés d'une dizaine de canons, mais ne dépassant guère quatre livres, exceptionnellement huit, les *cutters* sont d'une rapidité remarquable et sont à ce titre les plus redoutés. Ils sillonnent déjà la Manche en temps de paix, à très grande vitesse et le plus discrètement possible : outil par excellence des contrebandiers. Ces *smugglers*, qui ont constitué une part très significative du trafic « marchand » entre la France et l'Angleterre pendant des siècles, ne doivent pas être passés sous silence. Cette contrebande, dont rien n'indique d'ailleurs qu'elle se soit réellement ralentie en période de guerre, fait vivre des comtés entiers du sud de l'Angleterre, du squire local au pasteur, ainsi qu'à l'ensemble de ses ouailles, comme dans bien des petits ports bretons ou normands (François Thomas Le Tourneur de Granville). Là encore les archives sont rares, pour des raisons évidentes, mais les quelques spécialistes anglais comme Richard Platt lui reconnaissent une importance économique considérable. Le jour de la déclaration de guerre, il suffit de demander une lettre de marque et la conversion du *cutter* est immédiate. Habitués à jouer aux gabelous et aux voleurs avec les garde-côtes, organisés en réseaux, armés, les équipages n'ont pas grands états d'âme à réorienter temporairement leur activité, ou plutôt à la compléter. Les îles anglo-normandes fournissent nombre de ces *cutters*, fréquemment embusqués par exemple aux îles Chausey attendant sagement qu'une voile quitte Granville.

Les bâtiments de guerre privés de haute mer

Les *Deep water private ships of war* ont pour principal objectif de s'attaquer au commerce colonial espagnol ou français au moment de leur approche de l'Europe. Ces bâtiments jaugent de 100 à 120 tx mais certains pouvaient atteindre 400 voire 450 tx. L'organisation des équipages est proche de celle de la *Royal Navy*. Ils comportent des officiers, des officiers

mariniers, des spécialistes comme maîtres canonnier, maître calfat, maître gabier, maître charpentier, etc. Des détachements de fusiliers peuvent même y embarquer. Cependant au-delà de la guerre de Sept ans, ils deviennent rares car la R*oyal Navy* suffit seule à interrompre presque totalement le trafic marchand français et surtout espagnol, trafic qui seul justifiait les importants investissements nécessaires d'armateurs de Londres et de Bristol.

Les corsaires coloniaux

Les colonies anglaises fournissent traditionnellement une grande part de l'activité corsaire anglaise en particulier au long des côtes d'Amérique du Nord et du Sud. La guerre d'Indépendance américaine fait disparaître une source considérable de ces *privateers* car les Treize colonies avaient armé lors des guerres de Succession d'Autriche et de Sept ans un grand nombre de bâtiments corsaires. Évidemment, en 1777, ces corsaires sont passés dans le camp adverse : la marine américaine de cette guerre se compose essentiellement de corsaires. Ce n'est que lors de la guerre de 1812 que les États-Unis sont en mesure d'aligner leurs remarquables frégates lourdes, aptes à lutter contre la *Royal Navy*, pendant que les corsaires américains continuent à s'attaquer au commerce colonial anglais dans les Caraïbes.

La « défection » des corsaires américains est en partie compensée par les autres colonies. Le Canada développe une forte activité corsaire pour l'essentiel basée à Halifax et presque exclusivement sur des navires de petite dimension qui longent les côtes. Quelque 40 bâtiments y bénéficient de lettres de marque lors de la guerre de 1812. Le corsaire canadien ayant connu le plus grand succès lors de cette guerre est le *Liverpool Packet*, un simple *schooner*, ancien négrier racheté à la *Royal Navy* pour 420 £, armé de 5 petits canons et de 40 hommes d'équipage. Il réalise 50 prises d'une valeur de 240 000 à 1 000 000 de $ canadiens. De même certaines îles des Caraïbes (notamment les Bahamas) arment un grand nombre de corsaires. Ceux des Bermudes réalisent 298 prises lors de la seule guerre de 1812 alors que leur activité s'était réduite lors des premières années des guerres de la Révolution du fait de l'implantation d'une base de la *Royal Navy*.

Même si aujourd'hui guerre de course rime en Angleterre avec *Royal Navy*, la course privée a subsisté et a même été tout aussi importante quantitativement qu'en France. Elle a seulement souffert de l'ombre occasionnée par les héros nationaux de la marine de guerre officielle. Si son rôle militaire peut être considéré comme marginal au XVIII^{e} siècle, c'est en

raison des exploits de sa grande sœur. Les autorités anglaises ont su voir l'intérêt de l'occulter, axant la propagande sur leur force maritime militaire, la plus puissante et efficace du monde au XIX^{e} siècle, protégeant ainsi la marine marchande la plus importante au monde. Là se trouvent les raisons qui ont poussé la couronne d'Angleterre à chercher à faire condamner et interdire internationalement la pratique de la course privée. Le Royaume-Uni a en effet le plus à y perdre et s'avère être le pays qui en a le moins besoin. Il s'agit de faire oublier ces auxiliaires peu recommandables de la « Grande Guerre » et désigner la course privée comme une forme de « terrorisme » ne respectant pas les lois de la guerre, celle établies par la première puissance maritime mondiale du moment. Si le Royaume-Uni ne parvint à faire condamner la guerre de course en général et la guerre de course privée en particulier, qu'à la Déclaration de Paris en avril 1856, il s'attache, dès le Congrès de Vienne, à la faire interdire par la communauté internationale, malgré la motivation très significative de ses officiers dont il a été question plus haut.

La guerre de course française en Atlantique sous Louis XV et Louis XVI (1744-1783){270}

Michel Aumont
Centre de Recherche d'Histoire Quantitative
Université de Caen Basse-Normandie

La guerre de course française connut son apogée sous Louis XIV, puis une diminution irrégulière de son activité et de son intensité au XVIII^e^ siècle, avant sa disparition effective avec la défaite de Waterloo. Ce déclin progressif arbore pourtant ses heures d'éclat et de gloire sous Louis XV et Louis XVI, particulièrement en Atlantique. C'est que la lutte entre la France et l'Angleterre pour la suprématie sur les mers et les colonies, déjà entamée au siècle précédent, se dispute âprement au XVIII^e^ siècle, non seulement dans le commerce, en temps de paix, mais aussi militairement en période de belligérance. La guerre de course en constitue une composante essentielle, même si les résultats paraissent parfois contrastés. L'origine de cette histoire conflictuelle du siècle des Lumières réside partiellement dans la conclusion du traité d'Utrecht, en 1713, qui donne un avantage certain à l'Angleterre. Si la France reste pour plusieurs décennies encore l'État le plus puissant

d'Europe, elle sort pourtant amoindrie de la guerre de Succession d'Espagne : non seulement le démantèlement de l'Empire colonial français s'avère de fait engagé, mais l'Angleterre se retrouve désormais sans véritable puissance rivale sur les mers.

Néanmoins, les bénéfices de la course française et la réussite dans les mers du Sud, sous Louis XIV, ont favorisé la formation d'une classe de puissants négociants dans les principaux ports français, ainsi que le développement d'un grand commerce qui ne demande plus dorénavant qu'à prendre son essor. Les principaux ports français ont su habilement et avantageusement tirer profit de cette conjoncture favorable, surtout ceux de l'Atlantique comme Rouen, Le Havre, Nantes, Bordeaux, La Rochelle mais aussi de nombreux autres plus petits sur les côtes normandes, bretonnes, charentaises ou basques. Après une période de paix longue de trente années, favorable à l'expansion du commerce colonial et de la pêche, la guerre reprend. La France entre dans un nouveau cycle de guerres contre l'Angleterre, qui ne trouvera son terme qu'avec la défaite de Napoléon I^{er} à Waterloo. Le règne de Louis XV en connaît deux – la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et la guerre de Sept Ans (1756-1763) –, celui de Louis XVI, un seul, celui de la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783).

La guerre de course sous Louis XV

La guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)

Le conflit éclate dès 1740, mais les hostilités entre la Grande-Bretagne et la France ne commencent qu'à partir de mars 1744, lorsque cette dernière tente un débarquement en Angleterre avec l'escadre du comte de Roquefeuil. Cette campagne française se solde par un échec total. Comme aucun affrontement notable entre les deux marines ne se produit par la suite, la guerre de course devient essentielle, surtout à partir de 1746. Elle est financée par des marchands et des hommes d'affaires, mais aussi par de grands personnages de la Cour qui en espèrent de fructueux bénéfices.

La géographie privilégie les ports atlantiques, plus proches de l'Angleterre et des voies maritimes commerciales qui relient la Grande-Bretagne, la Hollande et les pays du Nord avec l'Amérique, l'Inde et l'Afrique. Cette proximité influence directement le choix des navires

corsaires par les armateurs. Les ports de voisinage immédiat, tels Dunkerque, Boulogne ou Calais, peuvent se satisfaire de petites embarcations rapides, d'une grande manœuvrabilité grâce à un faible tirant d'eau, pour lancer des croisières de courte durée et de faible investissement financier. Les ports plus lointains comme ceux de Saint-Malo doivent en revanche bâtir de plus gros bâtiments, d'un tonnage suffisant pour se rendre plus au large à l'affût des proies plus riches et mieux défendues. Un constat s'impose pourtant : le nombre des navires en course et leur tonnage ont fortement baissé par comparaison avec la période précédente.

Les difficultés s'accumulent en effet. Si l'on retranche les *smogglers* de Dunkerque, Calais et Boulogne ou les bâtiments interlopes pris aux Anglais de Jersey et Guernesey ou encore quelques autres exceptions, on ne peut plus se contenter d'utiliser des navires de commerce aménagés tant ils paraissent désormais inadaptés à la guerre de course. La nécessité de bâtir de nouveaux bâtiments rapides s'impose. Or cette construction est devenue de plus en plus chère comme l'indique Maurepas, alors secrétaire d'État à la Marine, dans son *Mémoire au roi* de 1745 : « Le prix des bois, fers et autres articles nécessaires à la construction des vaisseaux a doublé depuis 1726 [...] ». Au-delà de ces considérations financières, la guerre de Succession d'Autriche voit l'application d'idées nouvelles des ingénieurs du roi dans la conception des plans des corsaires. Lorsque les charpentiers maritimes des différents ports sont levés pour servir sur les vaisseaux de Sa majesté, ils constatent tous ces progrès et tentent de les mettre eux-mêmes en pratique dans leurs propres constructions, une fois retournés chez eux. La diffusion du savoir depuis les arsenaux est très rapide. Les frégates évoluent, ne possèdent désormais plus deux ponts comme sous Louis XIV, mais un seul, à la manière des frégates construites par Blaise Ollivier à Brest. À l'évidence, cette remise en question des charpentiers de marine est salutaire car les navires corsaires gagnent désormais en vitesse et en manœuvrabilité.

À cela s'ajoute la difficulté d'acquérir des canons de 6 et de 8 livres de balle, calibres généralement utilisés par les corsaires, ce qui amène les armateurs à s'adapter tant bien que mal à cette pénurie ou à la contourner. À Saint-Malo ou à Granville, on choisit d'innover en utilisant des canons de 12 livres avec l'espoir d'échapper à la carence parce que ce type de bouche à feu n'est pas usité par les particuliers. Ce choix présente toutefois l'inconvénient de devoir construire des bâtiments plus imposants, donc plus

coûteux encore. Il est assumé par des armateurs particulièrement entreprenants, tandis que d'autres se résignent à se passer de bons canons et à faire au mieux en pensant que le destin y pourvoira sûrement. Certains vont même jusqu'à embarquer des canons de bois pour simuler à l'ennemi une puissance de feu qu'ils n'ont pas. Enfin, embarras supplémentaire, il faut aussi s'adapter au prix croissant des avances versées aux équipages, selon des critères qui ne suivent nullement le règlement officiel et qui alourdissent considérablement l'investissement financier.

Maurepas encourage pourtant la guerre de course parce qu'elle est susceptible de pallier ce vide laissé par la flotte royale française sur l'océan depuis que la France concentre tous ses efforts dans le conflit terrestre. Le 30 avril 1743, il décide que le dixième de l'amiral ne sera plus prélevé que sur le bénéfice net au lieu de l'être sur le produit brut des prises comme avant. Deux ans plus tard, l'arrêt du 30 avril 1745 fixe le prélèvement des six deniers pour une livre, levé au profit des Invalides de la Marine, sur le bénéfice net avant même le prélèvement du dixième de l'amiral. Le 5 mars 1748, il suspend le prélèvement du dixième de l'amiral et offre des gratifications aux corsaires qui attaquent des navires ennemis fortement armés : 100 livres-tournois par canon de 4 à 12 livres de balle, 150 livres-tournois pour les canons plus puissants et 30 livres-tournois par prisonnier. Dès 1745, le secrétaire d'État, amené à réagir face à la supériorité navale britannique, oblige les chargeurs français à naviguer en intégrant des convois, accompagnés par des navires de guerre chargés de leur protection, moyennant une taxe *ad valorem*. Les négociants n'aiment pas cette solution. Ils la jugent trop contraignante et économiquement désavantageuse – l'arrivée simultanée de navires entraîne en effet une forte baisse de la valeur des cargaisons – mais ils doivent s'y résoudre. Sans nier les avantages apportés par ces décisions, la guerre de Succession d'Autriche pose par conséquent le problème de l'adaptation des armateurs et des équipages à une réalité nouvelle s'ils veulent participer à la guerre de course de manière efficace.

La localisation des armements corsaires met clairement en avant les ports du Pas-de-Calais et de la Manche, de Dunkerque à Brest, par rapport aux ports du golfe de Gascogne à l'exception des basques comme Bayonne. La proximité des grandes lignes commerciales maritimes les avantage indiscutablement. Quant aux grands ports habitués à trafiquer avec les colonies, comme Bordeaux ou La Rochelle, ils s'engagent peu dans la

course car ils la jugent insuffisamment rentable pour les risques encourus. Notons que dès 1744, une guerre de course se met en place aux Antilles, principalement centrée à Saint-Domingue et à la Martinique. Avec le développement du commerce colonial, c'est ici que se trouvent les prises les plus riches. Les sources restent toutefois très incomplètes.

Investissement des ports français atlantiques dans la guerre de course (1744-1748)

Ports	Navires corsaires	Armements
Dunkerque	80	130
Boulogne	57	60 ou plus
Saint-Malo	55	88
Bayonne	45 ou plus	103
Calais	40	53
Granville	21	28
Le Havre	18	19
Nantes	14	14 ou plus
Dieppe	13	13 ou plus
Morlaix	12	12 ou plus
Brest	6	6
Bordeaux	6	7 ou plus
Saint-Jean de Luz	5 ou plus	16
Autres ports de l'Amirauté de Bayonne	4 ou plus	20
Cherbourg	5	6
La Rochelle	4	6
Honfleur	3	3

Les ports du Pas-de-Calais arment de petits navires jaugeant moins de 100 tx (80 % de la flotte dunkerquoise), pour des raisons déjà évoquées. Les autres, sans s'interdire d'armer des navires de taille réduite pour une « micro-course », doivent armer de plus gros bâtiments pour se rendre sur les zones océaniques de passage des navires de commerce ennemis, soit en mer Celtique, soit au large du golfe de Gascogne ou encore en mer d'Irlande. Les plus importants de ces bâtiments, pourtant moins imposants que sous Louis XIV, sont lancés à Saint-Malo, où 44 % des navires jaugent entre 200 et 400 tx. Ils ont l'habitude de croiser à l'ouverture de la Manche.

Quant aux Basques, c'est aux Açores et au large de Gibraltar qu'ils réussissent leurs plus grosses prises.

Le nombre de bâtiments corsaires armés sur le Ponant peut être estimé à environ 400 et celui des lettres de marque à 600. Par conséquent, le nombre moyen de campagnes effectuées par les navires corsaires serait de une et demie. La majorité n'effectue qu'une seule sortie. Peu d'entre eux en accomplissent plusieurs. Ce ratio particulièrement faible souligne à la fois la fréquence du danger d'être capturé mais aussi la baisse de motivation pour une activité qui se montre finalement aléatoire, périlleuse et moins rentable que ce que l'on espérait. De nombreux corsaires rentrent bredouilles ou se font prendre. Le travail d'Annick Martin-Deydier sur l'activité malouine illustre cette réalité : sur les 88 armements qu'elle recense pour ce conflit, 53 % sont déficitaires et 47 % d'entre elles sont bénéficiaires{271}. Les gains de ces derniers, qu'elle estime à 3 642 000 de livres, suffirent-ils à compenser les pertes ?

Dans des ports moins connus, certains armateurs gagnent véritablement une fortune, à l'instar du Granvillais Léonor Couraye, sieur du Parc. Le montant net des cinq courses de ses trois corsaires *Grenot* – le *Charles Grenot* (100 tx), le *Grand Grenot* (300 tx) et l'*Aimable Grenot* (390 tx) – s'élève à 1 843 034 livres-tournois, déduction faite des six deniers pour livre et du dixième de l'amiral, des frais de relâche et de désarmement. Grâce à ces gains, il acquiert un manoir dans les environs de Granville, en 1749.

Patrick Villiers évalue l'investissement total de l'ensemble des ports corsaires du Ponant à 30-35 millions, ce qui correspondrait, selon lui, à 18 mois d'exportation vers les colonies{272}. Mais, comme il estime à 12 millions de livres-tournois la valeur des prises réussies à Dunkerque, 10 à 12 millions celle de Saint-Malo et 12 à 15 millions celle de Bayonne, on peut affirmer que la course dans le Ponant a été globalement rentable. Le bilan des captures françaises est positif, entre 1 200 et 1 400 prises effectuées et 450 rançons. Ainsi, malgré les difficultés ressenties en début de conflit pour s'adapter à une réalité nouvelle, les Français ont su tirer parti de l'inefficacité des convois anglais et du retard la *Royal Navy* pour affirmer leur supériorité. Il n'en sera rien au conflit suivant.

La guerre de Sept Ans (1756-1763)

L'émotion et l'indignation montent brusquement, dès 1755, lorsque l'Angleterre opère, en pleine paix, un vaste coup de filet dans la flotte

marchande française, notamment terre-neuvière. Consciente que la force de la Marine royale française vient en grande partie de la qualité de ses équipages, elle décide de la priver de ses meilleurs matelots avant même la déclaration de guerre. À eux deux, les amiraux Boscawen et Hawke s'emparent de 300 bâtiments français – qui naviguaient dans la Manche, la mer du Nord et surtout dans l'Atlantique – et de 6 000 matelots et officiers qu'ils emmènent prisonniers pour plusieurs années sur les terribles pontons au sud de l'Angleterre. Le refus de restituer ces navires et ces matelots à la France, formulé le 10 janvier 1756 par l'Angleterre, marque le début de la guerre de Sept Ans. À eux seuls, les deux ports terre-neuviers, mais aussi corsaires, de Saint-Malo et de Granville perdent respectivement 37 et 34 navires – d'une valeur proche de 2 millions de livres – et environ 2 400 matelots. Cela représente un cinquième de l'ensemble des bâtiments français capturés et 40 % des matelots français emmenés en captivité dans les prisons anglaises. Il s'avère difficile dans ces conditions de se préparer correctement à la guerre de course.

En 1755, la *Royal Navy* est forte de 120 vaisseaux de ligne et de 75 frégates. De son côté, la France ne possède que 60 vaisseaux et une trentaine de frégates. Au cours des années 1758-1760, l'Angleterre accomplit la plus forte mobilisation de son histoire. Elle mise tout sur la guerre navale et coloniale. Non seulement la marine anglaise exerce désormais une prééminence évidente, mais elle cloue la marine française dans ses ports en exécutant un blocus extrêmement efficace le long du littoral et mène des descentes pour désorganiser et décourager les populations (Saint-Malo, Cancale ou Cherbourg en 1758). Très vite ce blocus bouleverse les activités maritimes, les arsenaux et les chantiers navals. La situation devient dramatique dans les ports, où l'on déplore à la fois la désorganisation des capitaux et la pénurie de marins – conséquences de la rafle de Boscawen –, auxquelles s'ajoute une pénurie de canons. Dès 1756, les armateurs se plaignent auprès de la Cour du manque de matelots et, par voie de conséquence, de la cherté des avances que ces derniers, conscients de leur rareté, ne manquent pas de réclamer. Ils demandent l'autorisation d'engager des matelots étrangers ou des mariniers de l'intérieur des terres. À partir de 1759, les navires de commerce sont confinés dans les ports. En principe les corsaires peuvent sortir ; en réalité la fréquence des embargos, qui frappent les gens de mer dans le but de composer les équipages des vaisseaux de Sa majesté, freine – voire rend

impossible – leurs sorties. Finalement, ils engagent les matelots reconnus « hors service » par les commissaires aux classes en raison de leur grand âge ou d'une infirmité quelconque, des étrangers et des hommes qui se présentent, compétents ou incompétents, aptes ou non à la navigation maritime, des hommes sans expérience qu'il faut ensuite former dans l'urgence. Face à ces difficultés préoccupantes, le gouvernement décide la suppression définitive du dixième de l'Amiral par l'édit de septembre 1758 car il est essentiel de privilégier coûte que coûte la guerre de course.

Investissement des ports français atlantiques dans la guerre de course (1756-1763)

Ports	Navires corsaires	Armements
Bayonne	80 ?	220
Dunkerque	87	145
Saint-Malo	82	97
Marseille	?	92
Saint-Jean-de-Luz	?	56
Bordeaux	44	54
Boulogne	24	32
Dieppe	19	21
Le Havre	15	?
Granville	12	15
Nantes	9	9 ou plus
Cherbourg	8	9
Honfleur	0	0

Les états reprenant différents bilans de la guerre de course à Dunkerque et dans les ports basques sont malheureusement incomplets, voire contradictoires. Toutefois, même si les données de ce tableau demeurent incertaines à ce jour, elles montrent la montée des ports méridionaux. L'éloignement de la Manche, où les Anglais appliquent un blocus efficace, favorise nettement les Basques, qui attaquent principalement les navires commerçant avec le Portugal, la Méditerranée ou les colonies anglaises, à l'aide de corsaires jaugeant entre 50 et 200 tx. Bayonne devient dès lors le port au plus grand nombre d'armements en course, bien secondé dans son effort par Saint-Jean-de-Luz. Selon Patrick Crowhurst, sur les 80 armements bayonnais connus, 42 furent bénéficiaires et 33 déficitaires.

Les 42 courses rentables auraient demandé un investissement total de 2,476 millions de livres pour un bénéfice net à distribuer entre les actionnaires et les équipages de 5,6 millions de livres. Patrick Crowhurst modère toutefois cette belle réussite en arguant du nombre important de retours bredouilles et d'armements déficitaires. C'est ce blocus, mis en place en France et dans les Antilles par les Anglais, qui incite les armateurs de Bordeaux, pourtant peu enclins à ce genre d'activité, à lancer des armements corsaires pour maintenir une activité maritime. Aux Antilles, la guerre de course, réapparue dès 1744, demeure mais elle est grandement handicapée par la prise de la Guadeloupe, en 1758, et de la Martinique, en 1762.

En Manche, mer qui requiert toutes les attentions des belligérants, les convois ennemis naviguant vers Londres, bien protégés par les vaisseaux de guerre, longent la côte anglaise, ce qui désavantage Saint-Malo, Granville, Le Havre et les ports bretons. Toutefois le passage dans le Pas-de-Calais privilégie les ports corsaires locaux comme Dunkerque. Celui-ci maintient une activité de bonne intensité, même si l'on constate, à partir de 1759, un désintérêt de la part des Dunkerquois pour la course, causé par la baisse de leurs parts de prises, les risques croissants ainsi qu'une désaffection des marins. En cas de capture, les durées de détention semblent interminables pour tous les matelots. Forts de leur supériorité, les Anglais gardent généralement leurs captifs jusqu'à la fin du conflit, c'est-à-dire pendant plusieurs années. Lorsqu'ils acceptent d'échanger des prisonniers avec la France, ils le font de manière sélective c'est-à-dire en renvoyant les passagers, les mousses, les novices et les officiers chez eux, tout en retenant avantageusement les matelots et les officiers mariniers parce qu'ils constituent la structure fondamentale de tout équipage. Cela finit par décourager les bonnes volontés chez les gens de mer. Malgré ces difficultés, Dunkerque maintient son niveau d'investissement dans la guerre de course en raison de plusieurs avantages qui facilitent grandement et régulièrement son activité corsaire : le voisinage de l'Angleterre, le proche passage de ses navires, la possibilité d'armer de petits corsaires efficaces de 20 à 100 tx qui ne nécessitent pas d'investissement financier trop important, et surtout l'exemption de levée des gens de mer qui met le port à l'abri de la pénurie de matelots que connaissent tous les autres ports du royaume. Dès lors, Dunkerque multiplie les performances : 274 navires capturés et 306 autres rançonnés. Les gains, obtenus par les 119 armements qui ont réussi au moins une prise, représenteraient une valeur totale de 13,807 millions de

livres, alors que l'investissement nécessaire à la mise-hors des différents bâtiments corsaires serait de 8 millions de livres.

Saint-Malo ne connaît pas pareil succès. Le port a été durement frappé par le blocus, la descente anglaise de 1758 – au cours de laquelle 20 bâtiments corsaires ont été incendiés –, les pénuries et les embargos. D'après Annick Martin-Deydier, « les substantiels bénéfices procurés par quelques armements malouins ne suffirent pas à compenser et de loin les pertes subies par l'ensemble des armateurs et intéressés »[273]. Selon un état des campagnes effectuées – malheureusement arrêté au 19 août 1758 avec 97 armements –, il ressort que 70 campagnes ont été déficitaires et 6 nulles pour seulement 21 bénéficiaires. Le bilan paraît donc bien sombre même si Saint-Malo réussit 218 prises et 65 rançons grâce à ses 82 navires. Le père de l'écrivain Chateaubriand figure parmi les heureux bénéficiaires puisqu'il aurait gagné 357 216 livres-tournois de bénéfice net avec la première course de l'*Amaranthe* (150 tx), en 1761, ce qui lui aurait permis d'acheter la terre de Combourg pour 370 000 livres-tournois. Cette réussite reste cependant exceptionnelle.

Forte de 1 380 prises et rançons liquidées, l'estimation des gains par les ports du Ponant au cours de la guerre de Sept Ans s'élève au moins à 45 millions de livres-tournois[274]. Patrick Villiers tempère toutefois ce succès en rappelant qu'en 1755 la valeur du commerce de Bordeaux se montait déjà à 31 millions de livres. Finalement, pour diverses raisons, la guerre de Sept Ans, qui consacre la puissance de l'Angleterre sur les mers, laisse de l'amertume dans les ports français à la signature du traité de Paris en 1763. Un mauvais souvenir qui motive un évident ressentiment contre l'Anglais.

La guerre de course sous Louis XVI

La guerre de l'Indépendance américaine oppose les colons britanniques d'Amérique du Nord à leur métropole. Cette lutte commence en 1775 et se termine en 1783, mais les Français ne sont directement concernés qu'à partir de 1778. C'est pour eux l'occasion de prendre une revanche sur la Grande-Bretagne et l'humiliant traité de Paris de 1763. N'étant pas en guerre sur le continent, ayant perdu le Canada et les Indes, la France bénéficie d'une certaine liberté de mouvement et sa marine royale peut protéger le trafic

colonial. Pour prémunir la flotte marchande des attaques anglaises, le secrétaire d'État à la marine organise régulièrement des convois entre les colonies et la métropole, escortés par de puissants vaisseaux et de frégates rapides, chargées d'ouvrir efficacement la voie maritime. Conjointement, les secrétaires d'État – Sartine, puis Castries – mettent en place des convois côtiers le long de la Manche et de l'Atlantique pour protéger le cabotage de Dunkerque à Bayonne et le ravitaillement des arsenaux des attaques fréquentes des corsaires anglais. C'est l'occasion de se livrer à une course d'État dont les gains peuvent procurer aux équipages des augmentations appréciables de solde. Il faut reconnaître que les navires du roi représentent souvent de redoutables concurrents pour les corsaires privés car leur puissance de feu leur permet de s'approprier plus facilement les prises les plus riches. Finalement, le renforcement des escortes, l'armement des navires coloniaux et la guerre de course – particulière ou d'État – compliquent sérieusement l'action des corsaires anglais et entraîne une chute de la rentabilité de leur activité. D'autant plus que les Français trouvent des alliés chez les corsaires américains.

C'est en 1778 que John Paul Jones – fameux capitaine héros considéré comme le fondateur de la Marine américaine – commence à faire parler de lui. Cette année-là, à partir de Brest, il réalise une première croisière sur les côtes britanniques à bord du *Ranger*, premier navire américain salué comme tel par la flotte française. En 1779, il obtient le commandement d'une petite escadrille franco-américaine qui patrouille à l'ouverture de la Manche à partir de Lorient. En septembre, il acquiert une gloire immense par la capture héroïque du vaisseau de guerre anglais, le *HMS Sérapis* de 50 canons, au large de l'Irlande, alors que son propre navire, le *Bonhomme Richard* (900 tx), est en train de sombrer. Son exemple suscite admiration et émulation. Il est imité par d'autres Américains tels Luke Ryan, Edward Macatter et Patrick Dowling, qui partent en campagne de Boulogne-sur-mer et Dunkerque, sous commission américaine ou française pour pratiquer une guerre de course efficace contre l'Angleterre à partir de la France. Tous se distinguent en multipliant les prises qu'ils conduisent en France jusqu'à la fin de la guerre.

Investissement des ports français atlantiques dans la guerre de course (1778-1783)

Ports	Navires corsaires	Armements

Dunkerque		198
Saint-Malo	37	46
Granville	18	24
Le Havre		12 ou plus
Bayonne	4 ?	12
Honfleur	4	4
Nantes	3	3
Cherbourg	1	1

À l'évidence, la guerre de course est nettement moins pratiquée au cours de ce conflit, bien que le contexte général soit plus en faveur des Français que des Anglais. Dans tous les ports, sauf Dunkerque et Granville, le nombre d'armements est en forte baisse. L'effondrement de Saint-Malo est spectaculaire : alors que l'on dénombrait 88 armements pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg et 97 pendant celle de Sept Ans, l'on en compte plus que 46 au cours de ce conflit. Le constat est le même pour Boulogne qui n'arme que 4 bâtiments en course. Parmi les raisons avancées, on peut invoquer la pénurie de matelots – qui complique terriblement la composition et la gestion des équipages corsaires – mais aussi une prise de conscience, amorcée par certains armateurs comme le Malouin Noël Danycan pendant la guerre de Succession d'Espagne, qui s'est progressivement accrue et fortement renforcée après les déboires de la guerre de Sept Ans. La guerre de course fait moins rêver et passe désormais pour une activité très risquée dont la rentabilité s'avère décidément trop incertaine et aléatoire. Combien d'armateurs se sont découragés en voyant le retour bredouille de leurs corsaires ou en déplorant leur capture ? Combien d'armateurs ont fait faillite ? L'étude de Saint-Malo par Jean-Noël Le Coz confirme ce constat désenchanté : « 9 à 10 corsaires seulement retirèrent des bénéfices de la course, soit une proportion de 1 sur 5 environ [...]. Une quinzaine n'aurait retiré aucun bénéfice [...]. Tous les autres corsaires, c'est-à-dire la moitié du nombre total, connurent un échec complet{275} ». Quant aux équipages, la détention prolongée que certains ont vécue dans les ignobles pontons anglais – souvent jusqu'à la fin du conflit – a modéré les enthousiasmes. La conjonction des difficultés et des déboires justifie cette désaffection.

Encore une fois, Dunkerque échappe au système des classes et peut se concentrer sur la course avec de petits bâtiments et maintenir son niveau de

premier pôle corsaire en France métropolitaine. Quant à Granville, c'est certainement le dynamisme et la réussite d'un armateur particulièrement entreprenant, Nicolas Deslandes, qui suscitent dans ce port plus modeste l'émulation locale suffisante pour donner aux autres armateurs l'envie d'imiter son exemple.

Si l'essentiel des armements est le fait des ports de la Manche et du Pas-de-Calais, ce sont eux qui accomplissent aussi le plus grand nombre de prises. Le résultat des campagnes présenté ci-dessous émane d'un recensement des prises effectué en 1783 par le secrétariat d'État à la marine. Même si ce document est déclaré incomplet, puisqu'il manquait encore certaines liquidations à venir des ports métropolitains et des colonies ainsi que les prises faites par les Américains à partir des côtes françaises, sa reprise permet de concevoir le tableau suivant.

Prises et rançons effectuées par les corsaires métropolitains pendant la guerre d'Indépendance américaine

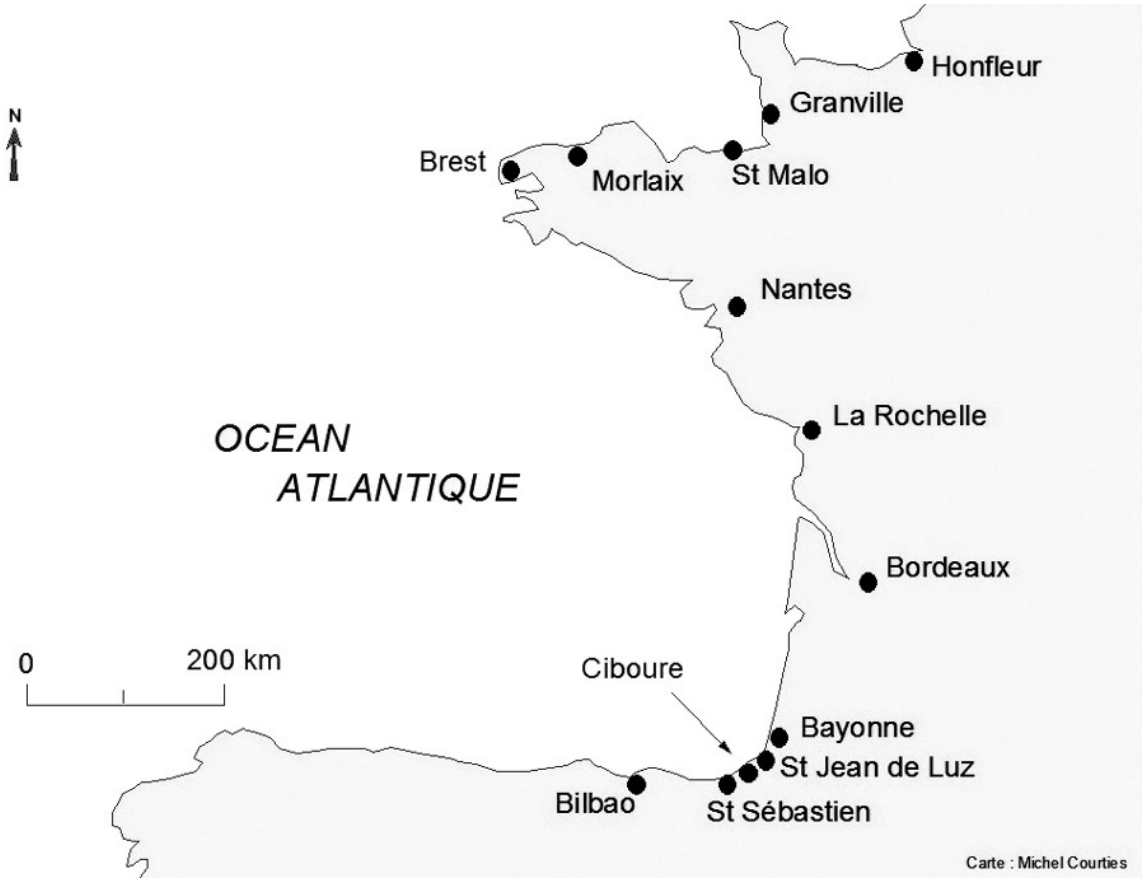
Ports	Nombre de prises	Nombre de rançons	Valeur totale en livres	Valeur moyenne
Dunkerque	353	614	18 123 134	18 741
Saint-Malo	104	34	5 382 880	39 006
Granville	59	10	3 485 747	50 518
Le Havre	48	37	2 032 055	23 906
Calais	30	15	636 859	14 152
Marseille	22	–	939 655	42 711
Boulogne	21	8	665 536	22 949
Morlaix	20	8	414 969	14 820
Bayonne	16	1	327 222	19 248
Brest	15	–	403 807	26 920
Bordeaux	12	–	1 139 704	94 975
etc.				
Total	**720**	**730**	**34 730 949**	**23 952**

La valeur cumulée de ces prises, petites et grandes, souligne l'importance de ces mêmes ports de la Manche et du pas de Calais. Toutefois, si l'on regarde la valeur moyenne des captures, l'on constate que certains gros navires ont permis de très fructueuses captures. C'est le cas par exemple du *Monsieur*, frégate corsaire de 475 tx, portant 40 canons, armée à Granville

par Nicolas Deslandes. Sa mise-hors aurait coûté 325 000 livres-tournois environ. En deux campagnes (1779 et 1780), il capture 19 navires, dont 12 corsaires totalisant ensemble 129 canons et 539 prisonniers, avant d'être capturé en 1780. Le total des gains de ses deux campagnes s'élève à 748 960 livres-tournois, mais la seule première campagne rapporte déjà 704 800 livres-tournois. La stratégie arrêtée par son armateur consistait clairement à attaquer d'une part des navires de commerce portant des marchandises de valeur, mais aussi des corsaires dont les canons et le nombre de prisonniers représentaient des primes intéressantes. Cette stratégie, opposée à celle des Dunkerquois qui préfèrent armer de petits corsaires qui vont multiplier les rançons, s'avère finalement extrêmement rentable. Nicolas Deslandes arme une deuxième grosse frégate, la *Madame* (390 tx) et opte pour la même stratégie. Elle capture vingt-trois bâtiments, en trois campagnes, dont la *Fairy*, une frégate du roi d'Angleterre, et neuf corsaires, soit 132 canons et 661 prisonniers : la *Madame* n'est pas capturée. Au cours de la première campagne, elle capture 14 navires et en rançonne un autre. Les gains s'élèvent alors à 1 171 450 livres-tournois. C'est ce qui explique la valeur moyenne élevée du port de Granville. Seul Bordeaux fait mieux avec encore moins de corsaires. La taille de ses navires et la valeur de ses prises placent le port normand parmi les principaux acteurs français à une période où, il est vrai, les autres ports se désintéressent de la course. Les statistiques sur les Antilles et l'île de France manquent dans le recensement des prises élaboré ci-dessus, mais la course y a été très importante, si l'on en croit la correspondance du marquis de Bouillé, alors gouverneur général des colonies françaises des Îles du Vent. De même, font défaut les prises vendues par les corsaires *insurgents* à la Martinique ou à Saint-Dominique.

Quelle fut la rentabilité de la guerre de course pendant ce conflit ? Patrick Villiers estime d'une manière globale que « la course métropolitaine a fait plus de 1 000 prises et plus de 800 rançons pour une valeur supérieure à 40 millions de livres, soit un nombre de captures proche de celui de la guerre de Succession d'Autriche{276} ». Ce résultat, selon l'auteur, était comparable à celui de 18 mois d'exportation vers les colonies. Par conséquent ce bilan, positif sans être extraordinaire, amène à s'interroger sur l'engouement réel des différents acteurs de la guerre de course alors que le contexte géostratégique était nettement favorable.

À l'évidence, la guerre de course est en déclin en cette seconde moitié du siècle et l'exemple de Saint-Malo illustre parfaitement cette chute spectaculaire que connaît la quasi-totalité des ports français, à l'exception de Granville et de Dunkerque qui a une trajectoire différente et s'affirme définitivement comme le premier pôle corsaire métropolitain.



Carte 9. Ports de course en Atlantique

La guerre de course française en Atlantique sous la République et le Premier Empire (1793-1815)

{277}

Michel Aumont
Centre de Recherche d'Histoire Quantitative
Université de Caen Basse-Normandie

La Révolution française entraîne une série de guerres – appelées *French wars* par les Anglais – qui ne s'achève qu'avec la défaite de Waterloo en 1815. Outre les changements de souveraineté, les bouleversements politiques et sociaux que cette révolution implique, des transformations structurelles profondes affectent fortement les activités maritimes françaises – voire européennes – pendant les années 1790-1800. L'année 1793 constitue une césure irrémédiable. C'est la guerre, et non pas la Révolution en tant qu'événement politique, qui se trouve à l'origine de toutes ces perturbations parce qu'elle frappe tous les circuits d'échanges traditionnels, obligeant les armateurs à s'adapter à cette réalité nouvelle.

La guerre de course n'échappe pas à cette logique. Dans l'ensemble, les investissements et les résultats de la guerre de course sont loin d'égaler ceux

de la période louis-quatorzienne ou ceux du XVIII^e siècle. Alors que les écrits fantaisistes foisonnent sur le monde corsaire de cette période, les ouvrages scientifiques restent tout compte fait peu nombreux. De récents travaux permettent toutefois de mieux comprendre l'importance de cette activité, qui vit ses dernières aventures, ses derniers rêves et ses dernières déconvenues comme un ultime soubresaut avant une disparition définitive, non seulement en France, mais aussi en Europe.

La guerre de course française sous la République

Au 1^er février 1793, lorsque la France déclare la guerre au Royaume-Uni et aux Provinces-Unies, la Convention se trouve face à une double coalition qui dure, sur terre et sur mer, jusqu'en 1801. D'un côté, ce sont la Prusse et ses alliés qui menacent l'Est du territoire ; de l'autre, ce sont les autres grandes puissances maritimes – Royaume-Uni, Provinces-Unies et Espagne – qui s'unissent contre une France désorganisée. Pour des raisons humanitaires, la guerre de course est d'abord interdite par la Convention en janvier 1792. Autorisée en janvier de l'année suivante, elle n'est cependant pas pratiquée en métropole entre le 22 juin 1793 et le 23 thermidor an III (10 août 1795), suite à un embargo général destiné au réarmement de la flotte de guerre. C'est alors que Dunkerque perd son privilège d'exemption des classes et devient assujettie à l'Inscription maritime comme tous les autres ports et, par voie de conséquence, aux levées des matelots.

Le 10 août 1795 donc, la Convention autorise de nouveau la guerre de course mais la situation n'est pas simple dans les ports métropolitains où les armements – surtout ceux qui exigent de longs préparatifs – sont perturbés par le déroulement des événements qui se précipitent depuis la déclaration de guerre de 1792 et l'exécution de Louis XVI. Comment mobiliser les capitaux nécessaires aux grands armements avec l'effondrement de l'assignat, la flambée des prix, les tensions sociales qui incitent les armateurs à redoubler de prudence et l'embargo général ? Dans ces conditions l'armement des frégates pour la course paraît difficile. C'est pourquoi dans bon nombre de ports, même si l'on trouve encore de gros corsaires à Bordeaux ou à Nantes, l'on n'arme plus que de petits bâtiments comme des lougres ou des cotres qui exigent moins d'investissements, d'hommes et de canons pour des interventions rapides de proximité. Bien

toilés, ces navires rapides et manœuvrants peuvent se comporter de manière redoutable. Les difficultés s'accumulent tout autant en mer. Forte de sa supériorité navale écrasante, l'Angleterre applique une stratégie efficace associant le blocus de tous les ports français, le bombardement de certains d'entre eux et l'obligation aux navires marchands anglais de sortir en convois. Dans ces conditions, les corsaires français se livrent généralement à une course de proximité, peu rentable eu égard au petit nombre de prises réussies, qui n'empêche pourtant pas certains capitaines de pratiquer avec succès une course lointaine dans l'océan Indien, tels les Malouins Robert Surcouf et François Thomas Le Même ou encore le Port-Louisien Jean-Marie Dutertre. Assurément, Surcouf réalise les plus belles prises et se forge ainsi une réputation de redoutable capitaine corsaire.

À cette situation s'ajoute une relation éminemment tendue avec les États-Unis qui débouche sur une guerre maritime larvée, la « quasi-guerre » ou « guerre des pirates », entre les deux pays à partir de 1794, encore aggravée en 1797 par « l'affaire xyz ». Le conflit prend en Europe, mais c'est aux Antilles qu'il devient sérieux car l'on y pratique la course et la piraterie, notamment à partir de la Guadeloupe où l'activité devient l'élément essentiel de la survie de la colonie. Selon Ulane Bonnel, les Français ont capturé 834 navires américains et fait prisonniers – réellement emprisonnés ou simplement retenus à terre en attendant un échange – plusieurs milliers d'hommes{278}. Finalement, un arrangement entre les deux républiques est conclu avec la signature du traité de Mortefontaine en 1800, qui met un terme à cette mésentente franco-américaine.

Armements corsaires dans les ports français du Ponant entre 1793 à l'an IX{279}.

Ports	Nombre de corsaires	Nombre d'armements
Dunkerque		185
Bordeaux		175
Boulogne		154
Nantes		154
Saint-Malo	113	150
Bayonne	50 au minimum	104
Le Havre		60 au minimum
Cherbourg		42
Calais		34 au minimum

Granville	24	27
Brest	23	
Dieppe	12 au minimum	
La Rochelle	12	
Paimpol	11	14
Honfleur	9	14
Lorient	9	
Saint-Vaast la Hougue	3	5

D'une manière générale, le bilan français de la guerre de course en métropole est peu satisfaisant. Certains ports et certains armateurs tirent toutefois des bilans très positifs. Dunkerque voit son activité décliner légèrement – ce qui ne l'empêche pas de réaliser des prises pour une valeur de 2 792 000 fr – tandis que celle de Boulogne progresse fortement. Les 154 armements boulonnais produisent 201 captures et 1 967 prisonniers grâce à des capitaines comme Pierre Audibert, Jacques Oudart Fourmentin dit « Baron Bucaille » ou les frères Cary. La course constitue alors l'entreprise principale du port. D'autres ports concentrent aussi désormais leurs efforts sur cette activité. Ce sont surtout Bordeaux et Nantes, mais aussi Le Havre ou Cherbourg.

Bordeaux, qui avait jusque-là délaissé la guerre de course au profit du trafic colonial, confrontée à de graves difficultés commerciales depuis la fin des années 1780 et au blocus anglais, choisit de s'engager pleinement dans la guerre de course pendant la période révolutionnaire et impériale. Optimisant les techniques et l'architecture de leurs navires – tel Pierre Guibert qui lance en course, en 1799, le premier quatre-mâts du monde nommé l'*Invention* –, les Bordelais arment de gros corsaires, tels le *Général Dumouriez* (500 tx) ou l'*Ajax français* (750 tx) et attaquent le commerce anglais partout dans le monde, aussi bien en Afrique, qu'aux Antilles et dans l'océan Indien. Les prises sont nombreuses (même si 29 corsaires bordelais sont capturés) et permettent à certains armateurs de faire fortune à l'instar de Jacques Conte. Globalement, la course bordelaise se révèle rentable grâce à l'action de capitaines valeureux comme Jean-Pierre Limousin (35 prises) et Jacques Perroud (41 prises).

De son côté, Nantes connaît le même intérêt pour la course avec de gros corsaires comme la *Musette* (300 tx), le *Breton* (350 tx) et le *Jean Bart* (500 tx). On innove moins cependant dans la construction navale puisque

l'on reconvertit nombre de navires de commerce en corsaires. Le navire de 100 tx commandé par le Dunkerquois Pierre-Édouard Plucket, en 1793, un ancien brick négrier rebaptisé *Sans-culotte nantais* par ordre de la municipalité, en constitue un bel exemple. Ce même navire réalise alors une très belle campagne en multipliant les prises. Le même souci de reconversion, face au blocus anglais, incite Le Havre à tenter la guerre de course comme Bordeaux ou Nantes. Malheureusement, ses petits corsaires (10 à 60 tx) ne sont guère chanceux. Beaucoup sont capturés ou rentrent bredouilles.

Saint-Malo semble retrouver une nouvelle ardeur avec 150 armements, c'est-à-dire plus du double par rapport au conflit précédent, qui produisent 183 prises (soit 1,1 prise par armement) et une seule rançon. À bien regarder, le port breton n'arme plus que des petits bâtiments, majoritairement des lougres, des sloops, des goélettes et des cotres d'un tonnage inférieur à 100 tx, montrant bien les difficultés des Malouins à continuer une activité corsaire aussi brillante qu'autrefois. Sur les 113 corsaires armés, 66 sont capturés et 4 sont détruits par les Anglais, forts du blocus qu'ils imposent à la France. Cela représente 3 487 prisonniers dans les prisons anglaises pour le seul port breton (sur les 7 023 embarqués). Si 72 de ces 150 armements s'avèrent infructueux, 78 réussissent au moins une prise, débouchant sur 60 liquidations générales. Le total des 147 prises et rançons réussies par les Malouins s'élève à 22 353 228 fr. Ce bilan global reste donc positif. Les petites dimensions des bâtiments armés en course – qui exigent moins de capitaux – et la haute valeur des cargaisons des navires amarinés – pourtant neutres parfois, comme les bâtiments américains – expliquent ce très bon résultat.

Deux ports réputés être « idéalement placés pour faire face à l'Angleterre » multiplient les campagnes en course : Brest et Cherbourg. Le premier arme 23 corsaires (1795-1798) mais sans réussite : 7 font des prises, 16 restent bredouilles ; 7 sont capturés. L'on retrouve dans ce port Pierre-Édouard Plucket au commandement d'une ancienne corvette de l'État, le *Patriote de Brest*, qui multiplie les prises en compagnie du *Sans-culotte* nantais sur la côte d'Irlande mais aussi sur celle, beaucoup plus lointaine, de la Sonde. De son côté, Cherbourg arme 42 campagnes corsaires mais, comme la majorité des ports, avec de petits bâtiments (lougres, cotres et bateaux) de quelques tonneaux pour des succès finalement très aléatoires. Granville, troisième port corsaire en nombre

d'armements et en valeurs de prises sous la guerre d'Indépendance, grâce à de grosses frégates, ne lance que 27 campagnes à l'aide de lougres et de cotres dont les croisières s'avèrent décevantes. D'autres petits ports, confrontés au blocus anglais, tentent leur chance dans la guerre de course : les résultats sont loin d'égaler leurs espoirs. La paix d'Amiens (1802) met provisoirement fin aux hostilités entre la France, le Royaume-Uni, l'Espagne et la République batave. La trêve n'est que de courte durée.

En 1978, dans son *Histoire des corsaires*, Auguste Toussaint tire un bilan positif de l'activité corsaire française au cours de cette période. Selon lui, les débuts la guerre de course sont remarquables car, de février 1793 jusqu'à la fin de 1795, les corsaires français effectuent 2 099 prises tandis que les pertes françaises se chiffrent à 319 navires seulement. Les résultats obtenus dans les années suivantes sont moins probants ; après 1795, la course française connaît un déclin puis, de septembre 1798 à la paix d'Amiens, un certain regain. En fin de compte, pour toute la durée de la guerre (1793-1802), le tableau de chasse français se monte à 5 500 navires marchands anglais, soit 500 par an en moyenne. Auguste Toussaint tient alors ces chiffres pour approximatifs. Toutefois Patrick Villiers confirme actuellement ces estimations : de 1793 à 1801, 5 557 navires, majoritairement anglais, auraient été capturés tandis que la *Royal Navy* aurait pris 557 corsaires français.

La guerre de course française sous le Premier Empire

En 1803, la paix d'Amiens est rompue par les Britanniques qui mettent en place une troisième coalition dirigée contre la France. En réaction, Napoléon Bonaparte concentre des forces à Boulogne pour débarquer sur les côtes anglaises. Pour servir ce projet, le port bénéficie d'importants investissements, tandis que la ville profite de la très forte concentration de soldats en attente d'embarquement. Ces deux avantages stimulent nettement l'activité maritime boulonnaise, tout particulièrement la guerre de course qui y devient l'activité principale au point de placer Boulogne en tête des ports de la côte d'Opale sous l'Empire, au détriment de Dunkerque et de Calais. De leur côté, les Britanniques reprennent sur mer la stratégie qui avait montré toute son efficacité pendant les guerres révolutionnaires : elle combine astucieusement le blocus de tous les ports français, le

bombardement de certains d'entre eux, l'obligation aux navires marchands anglais de sortir en convois et la formation d'escadres ou de flottilles anti-corsaires. L'abandon du projet de débarquement en Angleterre par Napoléon 1er, puis la défaite de Trafalgar (21 octobre 1805) motivent alors l'abandon par l'État français d'un affrontement des escadres britanniques par la Marine impériale. Dès lors, il appartient aux seuls corsaires de se mesurer aux navires ennemis, en dépit de l'écrasante supériorité de ces derniers sur les mers.

Patrick Villiers a recensé 1 542 lettres de marque délivrées entre 1803 et 1815 : 259 en Méditerranée, 1 283 pour le Ponant. Au regard de ce chiffre imposant, la guerre de course paraît importante. En réalité, il ne s'agit que d'un dernier sursaut avant son extinction. Les bâtiments armés restent relativement modestes, étant donné que l'investissement pour des frégates demeure encore trop élevé dans bien des ports. Ce sont encore des lougres, des cotres, des « péniches », comme ceux de la période précédente, qui partent des côtes françaises pour tenter l'aventure en perçant le blocus anglais. Aux difficultés de financement s'ajoutent celles du recrutement des équipages car, non seulement les armées terrestres de Napoléon mobilisent quantité d'hommes, mais aussi parce que le Royaume-Uni retient de nombreux prisonniers français dans ses prisons ou à bord de ses infâmes pontons. Une étude des risques encourus par les équipages, réalisée pour ma thèse{280}, met en lumière la volonté des Britanniques de garder délibérément ces prisonniers le plus longtemps possible afin de perturber au plus haut degré le recrutement des équipages français, mais aussi pour dissuader les hommes de s'engager sur les corsaires. Nombreux sont ceux qui sont restés une dizaine d'années – voire plus – en captivité, généralement jusqu'en juin 1814. Dans ces conditions, les volontaires se font rares. Pour pallier la pénurie de matelots et de volontaires, les armateurs français ont donc recours aux étrangers – comme l'autorise l'article 10 du chapitre 2 sur les équipages du décret de l'an XI –, voire aux membres des équipages ennemis provenant des navires qu'ils viennent de capturer.

Outre-mer, la guerre de course perdure aux Antilles et dans l'océan Indien. À son arrivée en Guadeloupe en 1803, le capitaine général Ernouf trouve une île ruinée et endettée. Pour remédier à cette situation désastreuse, il recourt à l'activité corsaire lorsque les hostilités avec le Royaume-Uni reprennent, mais de bien curieuse façon. Il ordonne en effet

aux corsaires d'obliger les neutres à venir commercer chez eux et non pas dans les colonies voisines concurrentes afin de sauver la situation désespérée des Guadeloupéens. Après de beaux succès qui réussissent à combler partiellement les dépenses de la colonie, cette course est progressivement anéantie. Michel Rodigneaux évalue pourtant le nombre de prises réussies à 431. Depuis 1803, cette course aurait rapporté un produit net d'un million de livres (ou 601 810 fr) à la colonie.

Dans l'océan Indien, la course se pratique généralement à partir de l'Île de France (actuellement île Maurice). La course privée organise 82 croisières et réussit environ 127 prises pour une valeur de 18 millions de francs. L'action des frères Surcouf (Robert et Nicolas) y est essentielle jusqu'en 1809, date à partir de laquelle l'action de Robert se cantonne à l'armement en Manche à partir de Saint-Malo. La course d'État est encore plus active grâce notamment au capitaine-général Decaen qui entend bien dissuader les Britanniques de s'emparer de cette île bien située dans ce vaste espace : le montant de leurs captures s'élève néanmoins à 32 millions de francs. Mais selon Alain Roman, la guerre de course à partir de l'Île de France aurait rapporté quelque 88 millions de francs entre 1793 et 1810, soit près du double de celle de Saint-Malo.

En métropole, la hiérarchie des ports français en nombre d'armements se retrouve une nouvelle fois bouleversée. Le déclin de Dunkerque, constaté pendant les guerres révolutionnaires, se confirme très nettement lors de ce conflit : il n'arme plus que 27 corsaires. Il est nettement dépassé par Boulogne – qui profite de ce regain d'intérêt dû à la préparation du débarquement en Angleterre et à l'abaissement de Dunkerque – mais encore par Saint-Malo et aussi par des ports comme Calais ou Dieppe, qui passaient pour secondaires au XVIII^{e} siècle.

Armements corsaires dans les ports français du Ponant de l'an XI (1803) à 1814.

Ports	Nombre de corsaires	Nombre d'armements
Boulogne	151	
Saint-Malo	126	172
Calais	56	
Dieppe		56
Dunkerque	27	55
Bordeaux	21	

Cherbourg	18	18
Granville	15	23
Saint-Vaast la Hougue	7	18
Nantes		27
Honfleur	2	

Ce sont donc 151 corsaires qui appareillent de Boulogne entre 1803 et 1813, à bord de petits bâtiments pour des croisières heureuses – telle celle du *Duc de Dantzig* (50 hommes, 14 canons) commandé en 1807 par Jean Pierre Duchenne, au cours de laquelle la seule capture du *William et Henry* lui rapporte 624 557 fr – ou décevantes. Nombreux sont les bâtiments à revenir bredouilles ou avec une prise de faible valeur. Apparemment, l'un des éléments du succès de Boulogne réside dans le faible nombre de ses marins capturés : 975 entre 1803 et 1813, alors que Saint-Malo en déplore 3 338 sur un total de 11 841 recensés officiellement par les autorités britanniques. Ce faible nombre de prisonniers permet donc aux Boulonnais de réaliser une guerre de course régulière et intensive. Calais, port voisin, ne semble pas profiter aussi bien du déclin de Dunkerque. Avec ses 56 lettres de marque qui donnent autant de corsaires pour un nombre d'armements encore à préciser, l'activité est en demi-teinte avec des résultats décevants en dépit de l'activité des capitaines Tom Souville, Jean Margollé et Jacques Bénard-Margollé.

Dieppe, où l'activité corsaire restait modeste, connaît un essor spectaculaire avec 56 armements à son actif malgré la capture de 22 yoles et de leurs 174 hommes d'équipage et le bombardement de la ville par les Britanniques en 1803. Ce ne sont, là aussi, que de petits bâtiments. Cela n'empêche pas le capitaine Antonio Preira, dit Balidar, un Portugais établi à Dieppe, d'accomplir de beaux exploits à bord de plusieurs corsaires. Les 126 navires corsaires de Saint-Malo réalisent 172 armements, en mobilisant 10 701 hommes d'équipage. Sont enregistrées 183 prises, soit une prise par armement en moyenne, et 9 rançons. Mais 77 corsaires malouins sont capturés et 7 détruits, ce qui représente 66 % de perte. 68 % des armements sont déficitaires (115 armements sur les 167 dont les résultats sont connus), soit les deux tiers. La recette de la vente des prises s'éleva à 23 559 206 fr. Une fois encore, l'attaque indue des navires neutres peut expliquer ce bilan positif.

La course bordelaise, qui a connu ses heures de gloire aux cours des guerres de la Révolution, voit son activité se réduire, surtout après 1806. Malgré quelques succès dans l'océan Indien, la guerre de course paraît trop risquée : le fameux capitaine Jacques Perroud, qui s'était brillamment comporté sous la République en réussissant 41 prises, finit par être capturé en 1810. D'autre part, elle s'avère souvent être très décevante pour les armateurs bordelais qui préfèrent désormais se tourner vers une nouvelle forme d'armement apparue en 1809 : l'armement *sous licence*. Bien que Napoléon 1er ait décrété un blocus continental en 1806, le gouvernement autorise certains échanges commerciaux. Il semble vital en effet pour certaines entreprises françaises de ne pas perdre le marché anglais, de pouvoir exporter les produits excédentaires (les vins et les céréales surtout) afin d'éviter une dépréciation de leur valeur, et d'autre part d'importer les matières premières, ainsi que les denrées alimentaires ou coloniales dont elles ont fortement besoin. À la condition d'exporter des produits dont la France se trouve excédentaire et d'importer des denrées autorisées, le gouvernement français délivre des licences aux armateurs intéressés, en accord avec le gouvernement anglais contre lequel il est en guerre. Les Bordelais ne sont pas les seuls. Les Nantais les rejoignent dans cette décision dès 1810. Granville, qui arme son dernier corsaire en 1811, une simple embarcation de 3 tx, choisit la même option. À l'image de bien d'autres ports, cédant aux déconvenues et à l'accumulation croissante des obstacles, ils choisissent de se retirer. Ce n'est pas le cas de Saint-Malo qui continue à armer en course jusqu'au bout. L'année 1809 constitue un premier tournant dans la guerre de course, correspondant à une année de découragement dans les différents ports français métropolitains. Une lettre écrite au ministère, le 4 mai de cette même année, par le sieur Gaude, commissaire de marine de Saint-Servan en fait témoignage. Il demande un changement radical de stratégie, fondée sur la destruction des navires ennemis et non plus leur capture.

> « En observant, Monseigneur, le peu de chances favorables que présente la course, et particulièrement la difficulté de faire arriver les prisonniers dans nos ports, j'ai pensé que le moyen le plus certain de faire du mal à nos ennemis serait peut-être d'accorder une prime aux armateurs et aux équipages des corsaires pour chaque bâtiment coulé en mer [...]. Cette mesure aurait l'avantage de dispenser d'amariner des bâtiments sur lest et de peu de valeur, sur lesquels on expose des équipages qui, presque tous, vont grossir le nombre des prisonniers en Angleterre. Les armateurs sont en général d'avis que, dans les circonstances actuelles, ce projet leur semble offrir le seul moyen d'utiliser les armements du commerce français et de nuire au commerce ennemi, avec le moins de danger pour nous ».

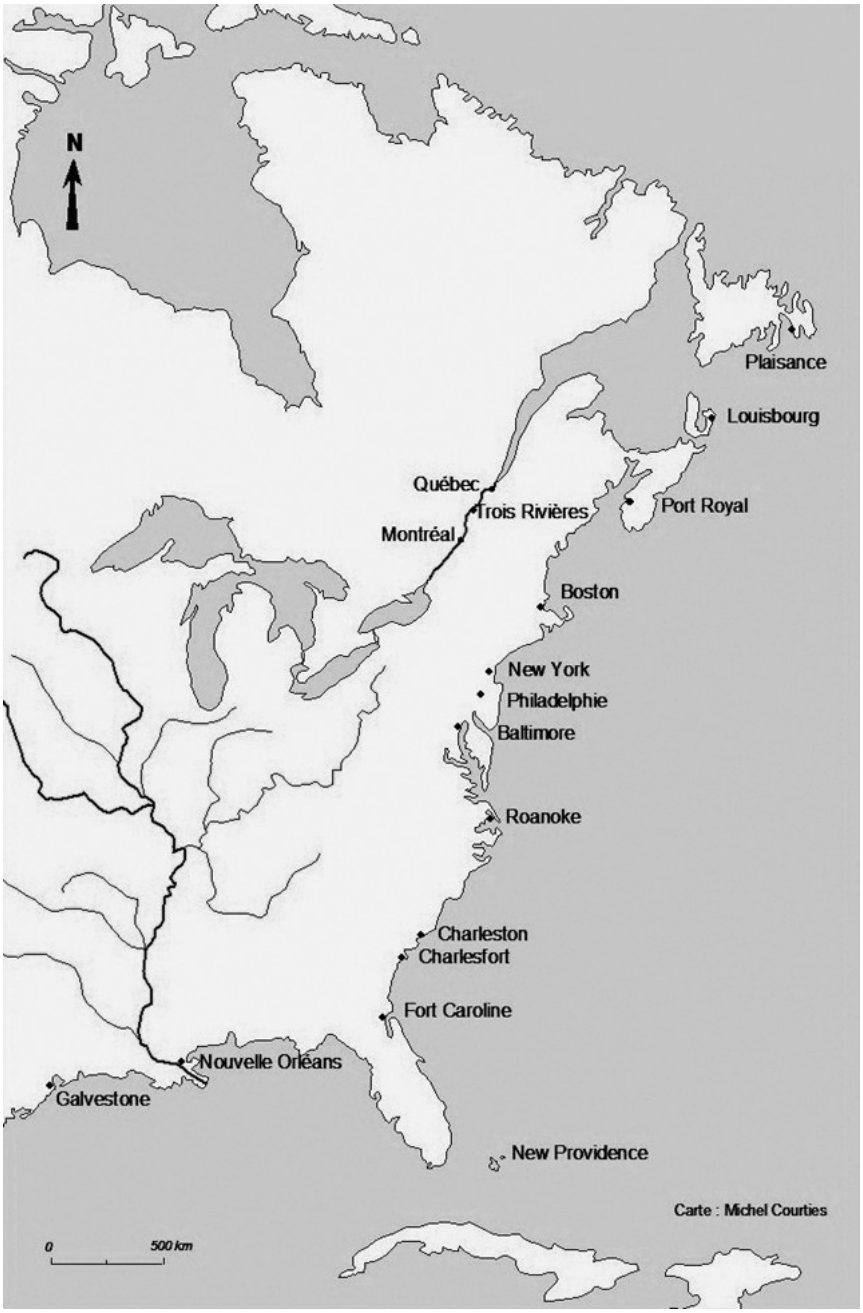
Or, une rémunération même importante ne peut remplacer dans l'esprit des armateurs particuliers l'appétit d'une éventuelle grosse prise, susceptible d'assurer leur fortune. Couler un navire relève davantage de la stratégie d'État. Cette proposition n'est, pour lors, pas reprise par les autorités. Toujours est-il que les armateurs se détournent progressivement de la guerre de course après 1810.

Le mythique corsaire de Robert Surcouf, le *Renard*, un cotre de 70 tx équipé de dix caronades de 8 et de quatre petits canons, est emblématique du mythe qui se forge. Il aurait livré le dernier combat français contre l'ennemi : le 12 septembre 1813, le *Renard* coule, en Manche après un combat acharné, une corvette britannique équipée de 16 canons, l'*Alphea*. Les 80 hommes de l'équipage anglais y trouvent la mort. Du côté français, l'on déplore la mort de 6 hommes et les blessures de 31 autres sur les 50 hommes qui composaient l'équipage. Au-delà de la légende, qui a très avantageusement transformé le destin de ce bâtiment corsaire, le *Renard* a coûté plus de 125 000 fr à ses armateurs, n'a réussi aucune prise, donc aucun bénéfice. Allons même plus loin, entre 1809 et 1814, Robert Surcouf, alors armateur et non plus capitaine, a organisé neuf campagnes en Manche avec ses sept bâtiments corsaires, lesquels n'ont réussi que quatre prises. Ils sont tous capturés à l'exception du *Renard.* Tous ces armements ont été déficitaires sauf un. Alain Roman évalue alors le déficit final à environ 400 000 fr. Le succès n'est plus au rendez-vous, même pour un Surcouf !

Plusieurs historiens estiment que le nombre de prises opérées pendant ce conflit fut sensiblement identique au précédent. Selon Philippe Masson, « jusqu'en 1810, les résultats sont brillants, en hausse constante avec 387 prises en 1804, 519 en 1806, 619 en 1810 », mais il insiste sur le renversement de situation après 1810. Les prises diminuent pour tomber à 371 en 1813 et, en 1814, « la course se traduit par la perte de 450 navires ». Pour Patrick Villiers, « 5 314 ennemis sont pris de 1803 à 1814 et vendus plus de 13 millions de francs mais les Anglais ont pris 440 corsaires et 27 000 marins ».

La guerre de course se termine avec la Déclaration de Paris, le 8 mai 1856, qui abolit officiellement ce type de guerre dans le droit international, sur proposition de la France, à l'issue de la guerre de Crimée. Pratiquement tous les États ont accepté de signer cette Déclaration, sauf les États-Unis. C'est donc avec un grand étonnement et un vif intérêt que les habitants de Cherbourg découvrent, le 19 juin 1864, qu'un combat de corsaires

américains se déroule au large de leur port. En pleine guerre de Sécession, la corvette nordiste *Kearsarge* coule un croiseur sudiste, l'*Alabama*. L'engloutissement tragique de ce croiseur étranger constitue donc la limite chronologique de la guerre de course opérée sur les côtes françaises du Ponant.



Carte 10. Ports de course et de piraterie en Amérique du Nord (XVII^e^-XVIII^e^ s.)

La course maritime en Amérique, de la guerre anglo-américaine de 1812 aux indépendances de l'Amérique espagnole (1812-1823)

Nicolas Terrien
Doctorant, Université de Nantes

> « De misérables corsaires d'une province insurgée de l'Amérique, sans autre marine dix ans plus tôt que celle, insignifiante, d'une pêche fluviale étriquée, arrachent sur Cadix nos navires chargés des plus riches marchandises. Ils en font autant sur Lima, nous agressant ainsi aux deux extrêmes de notre vaste empire, comme s'ils se proposaient de rendre pour toujours impossible le rétablissement de l'union qui par malheur se brisa{281}. »

Les convulsions politiques et militaires qui traversent l'ensemble de l'Europe suite à la Révolution française et au Premier Empire déclenchent en Amérique une série de conflits mutuellement imbriqués : les

prolongements caribéens de la confrontation franco-britannique, la révolution de Saint-Domingue, la *Quasi-guerre* opposant la France et les États-Unis, la guerre de 1812 entre Nord-américains et Britanniques et, finalement, les révolutions d'indépendance de l'Amérique espagnole. L'apaisement de ces révolutions en 1825 clot l'ère des révolutions atlantiques ouverte un demi-siècle plus tôt par l'émancipation des Treize colonies britanniques de l'Amérique du Nord. Produit de ces guerres d'indépendance et luttes révolutionnaires, la course maritime est alors revenue sur le devant de la scène, pour un dernier acte. Elle va particulièrement se développer en Amérique lors de la guerre de 1812 – parfois qualifiée de Seconde guerre d'indépendance des États-Unis – et lors des révolutions d'indépendance de l'Amérique espagnole. Une multitude de « misérables corsaires » se distinguent alors parmi les instruments qui permettent la destruction des vastes empires des monarchies atlantiques. Le 2 décembre 1823, la perte de la souveraineté politique directe de l'Europe sur l'essentiel du continent américain est exprimée politiquement, lors d'un discours au Congrès, par James Monroe, président des États-Unis. Ce qui sera plus tard connu comme la *doctrine Monroe* affirme que l'Amérique ne sera désormais plus l'affaire de l'Europe, que jamais ne sera rétablie « l'union qui par malheur se brisa ».

De 1812 à 1823, la course maritime est en Amérique l'héritière en ligne directe des précédents temps forts des révolutions atlantiques. D'une guerre à l'autre, les acteurs et réseaux mobilisés pour le développement de la course se recouvrent et s'entremêlent. La guerre d'indépendance des États-Unis a déjà conduit à l'usage massif des corsaires. D'après l'historien José Luciano Franco, pour la seule année 1781, l'Angleterre perd 519 navires et en prend 534 à ses ennemis nord-américains, français, espagnols et hollandais. Une nouvelle impulsion est donnée par la Révolution française et un décret de la Convention du 31 janvier 1793 qui autorise la course. Britanniques, Nord-américains et Français multiplient les armements au cours des différents conflits qui les opposent. Dans un courrier publié par la *Feuille Nantaise* du 7 juillet 1798, un agent de la course française à Porto Rico s'enthousiasme de « la quantité prodigieuse de prises anglaises ou nord-américaines, chargées pour des établissements britanniques, que nos corsaires conduisent tous les jours dans les ports de Guadeloupe, Porto Rico, Saint-Domingue, Cayenne, Curaçao, Saint-Eustache, etc. »[{282}]. La course se développe dans la Caraïbe, dans le golfe du Mexique et sur la côte

Est des États-Unis, entraînant dans son sillage toutes sortes de pirateries. Pour mener à bien leurs trafics, les corsaires profitent des traditions interlopes bien ancrées dans les îles neutres des Petites Antilles et les territoires disputés de l'Amérique du Nord (Texas, Louisiane et Floride). À la veille de la guerre anglo-américaine de 1812 et des révolutions d'indépendance de l'Amérique espagnole, l'ensemble des ressources humaines et matérielles nécessaires à la course maritime sont disponibles.

Le 18 juin 1812, les États-Unis déclarent la guerre à la Grande-Bretagne. Le conflit, peu consensuel – l'ensemble des Fédéralistes s'y oppose, ainsi qu'une petite minorité de Républicains –, est l'un des résultats de la confrontation entre les empires français et britannique, et plus particulièrement du Blocus continental. De 1803 à 1812, près de 1 500 navires marchands nord-américains sont saisis par la France et la Grande-Bretagne, dans les mers et ports européens. La *Royal Navy*, qui pratique activement l'*impressment* – l'enrôlement de force de marins, issus en l'occurrence de navires marchands des États-Unis – concentre contre elle l'ensemble des rancœurs nord-américaines. S'ajoutent à cela les appétits nourris par les États-Unis à l'égard du Canada britannique et des territoires des tribus indiennes alliées à Londres. Malgré ces visées territoriales, le cri de ralliement nord-américain demeure : « Free Trade and Sailors' Rights ». Ces quelques mots, David Porter, capitaine de la frégate de guerre nord-américaine *Essex*, les fait inscrire sur un drapeau hissé à l'un des mâts de son vaisseau, au départ d'une courte mais productive croisière, le 2 juillet 1812, à New York. En quelques semaines, Porter capture dix vaisseaux britanniques, dont le sloop de guerre de Sa Majesté *Alert*. Les premiers succès de la marine nord-américaine ne peuvent cependant faire oublier l'état des forces en présence et la démesure du potentiel naval de la Grande-Bretagne. Selon l'historien Donald R. Hickey, les États-Unis disposent en 1812 de dix-sept embarcations – dont seulement sept frégates –, face au demi-millier de navires – vaisseaux de ligne ou frégates pour moitié – alignés par la *Royal Navy*, dispersés sur toutes les mers du globe, à commencer par celles de l'Europe, où ils sont requis en grand nombre contre la France de Napoléon, jusqu'en 1813.

Le recours aux armements corsaires apparaît alors comme indispensable et le Congrès des États-Unis les autorise par un acte du 26 juin 1812, après huit jours de guerre. L'ouverture de la course correspond également à l'hostilité de la majorité républicaine du Congrès à l'égard de la marine,

dont le coût est jugé trop élevé. Les corsaires doivent permettre de constituer un substitut de marine, à bon marché. Les événements renforcent cette conception. En quelques semaines, les corsaires sèment la panique dans les eaux du Canada et des Antilles britanniques. Les marchands de Grande-Bretagne perdent 450 navires durant l'été et l'automne 1812, capturés par une multitude de petites embarcations armées dans la plupart des ports des États-Unis et bien manœuvrées par des marins nombreux et expérimentés. De juillet à octobre 1812, le *Rossie*, armé à Baltimore – le plus important des ports corsaires –, saisit à lui seul dix-huit navires britanniques, d'une valeur totale d'un million et demi de dollars ; une somme considérable, alors qu'un corsaire type coûte environ 40 000 dollars à équiper, armer et approvisionner, selon l'historien Jerôme R. Garitee. De son côté, la *Royal Navy* capture bien 150 corsaires, de juin 1812 à février 1813, mais il n'est déjà plus envisageable pour un navire marchand britannique de prendre la mer en Amérique sans l'escorte d'une escadre de vaisseaux armés. Quant aux corsaires britanniques, il faut attendre le 13 octobre 1812 pour que Londres les autorise à mener des représailles. Six corsaires armés au Canada prennent vingt-quatre navires au commerce des États-Unis sur les derniers mois de l'année 1812, mais les plus importants dommages sont bien pour les marchands britanniques. Le 1er janvier 1813, six mois après l'ouverture de la course par les États-Unis, le *Times* de Londres se plaint encore de l'impunité dont continuent à jouir dans la Caraïbe les corsaires nord-américains.

Ces premiers succès de la course des États-Unis en appellent d'autres. En 1813, dans les mers américaines, les éventuelles proies britanniques se raréfient, alors que les convois se généralisent. Les corsaires nord-américains se déplacent en conséquence vers les mers européennes, se permettant à partir de l'été 1813 de chasser les navires britanniques jusque dans la mer d'Irlande, la mer du Nord et la Manche. À l'hiver 1814, lors d'une croisière de trente-sept jours autour des îles britanniques, le *True-Blooded Yankee*, armé par des Nord-américains installés à Paris, capture vingt-sept navires britanniques et occupe une île irlandaise six jours durant, avant d'aller librement brûler sept embarcations d'un port écossais. En conséquence de ces déprédations et de la présence sur toutes les mers des corsaires nord-américains, le coût des assurances maritimes bondit. Il passe de 6-7 % à 30 % de la valeur assurée pour une traversée atlantique de Liverpool à Halifax, et jusqu'à 13 % pour une traversée de l'Angleterre à

l'Irlande – trois fois son taux habituel, un niveau inconnu auparavant. À Londres, Bristol, Liverpool ou Glasgow, les marchands britanniques se lamentent publiquement des insurmontables entraves mises à leur commerce. Ils ciblent bien sûr les corsaires nord-américains mais aussi la *Royal Navy* et le gouvernement britannique, dont l'inaction est jugée criminelle. En août 1814, Thomas Boyle, capitaine du corsaire nord-américain *Chasseur*, « la fierté de Baltimore », peut même ajouter, selon les termes de Donald R. Hickey, « l'insulte aux coups ». En août 1814, se moquant du blocus de papier déclaré à partir d'avril 1814 par les Britanniques sur toute la côte Est des États-Unis, Boyle proclame pour sa part le blocus, selon sa déclaration, « de tous les ports, rades, baies, criques, rivières, bras de mer, îles et côtes maritimes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande »[{283}].

Cette sorte de « blocus », le harcèlement systématique du commerce britannique, est alors le fruit de la seule multiplication des armements corsaires, de la présence de part et d'autre de l'Atlantique d'une multitude de petits vaisseaux rapides et agiles, pouvant échapper aux plus lourds vaisseaux de la *Royal Navy*, alors que les navires de guerre nord-américains restent bloqués dans leurs ports d'attache. Le Congrès déduit même de ces succès corsaires la nécessité de former la marine sur un modèle identique et autorise, en novembre 1814, l'achat et la construction de vingt embarcations légères, des *schooners* de 8 à 16 canons. Ils n'auront cependant jamais l'occasion de servir contre les Britanniques. Le traité de Gand, signé le 24 décembre 1814, restaure le *statu quo ante bellum* et met un terme à un conflit ayant vu, selon José Luciano Franco, l'émission par Washington de 517 lettres de marque et la prise par les corsaires des États-Unis de plus de 1 300 navires au commerce britannique.

La signature du traité de Gand n'empêche toutefois pas que soit livrée une ultime bataille, le 8 janvier 1815, à La Nouvelle-Orléans, lors de laquelle se distinguent particulièrement, contre la marine britannique, les pirates de Barataria. La Louisiane avait été acquise en 1803 par les États-Unis. La souveraineté nord-américaine rencontre cependant bien des difficultés à pleinement s'exercer sur un territoire majoritairement peuplé de Français, d'Espagnols et d'Indiens. La baie de Barataria, au Sud de La Nouvelle-Orléans, a ainsi pu être facilement transformée en un repaire pour l'escadre pirate dirigée par le Français Jean Lafitte, spécialisé dans l'introduction d'esclaves en contrebande aux États-Unis. Lors de la guerre

de 1812, malgré les offres britanniques d'association avec Lafitte et la destruction à l'été 1814 de la base pirate de Grande-Terre par le *schooner* de guerre nord-américain *Carolina*, Lafitte décide de mettre sa flotte au service des États-Unis. Il trouve un accord à l'automne 1814 avec William Clairbone, gouverneur de la Louisiane, et Andrew Jackson, commandant des forces terrestres nord-américaines dans le Sud des États-Unis. En échange de ses bons services – et de ceux d'environ cinq cents pirates qu'il a sous ses ordres, hommes aguerris et fins connaisseurs du terrain où va se dérouler la bataille –, Lafitte demande l'abandon de toutes les charges qui pèsent contre lui et ses hommes. Jackson et Clairbone acceptent et, avec l'aide des pirates, s'imposent finalement face aux Britanniques. Le 6 février 1815, les pirates de Barataria sont pardonnés de tous leurs crimes par le président James Madison, pour avoir, déclare-t-il, « manifesté une repentance sincère », « abandonné la poursuite des plus mauvaises fins pour les meilleures » et, « surtout, en prenant part à la défense de La Nouvelle-Orléans, démontré des traits indiscutables de courage et de fidélité »[{284}]. Repentis et pardonnés, les pirates de Barataria sont libres de relancer leurs trafics. L'année suivante, nombre d'entre eux sont déjà installés cinq cents kilomètres à l'Ouest de la Nouvelle-Orléans, à Galveston, sur ce qui n'est alors guère qu'un banc de sable dans les marges de la Nouvelle-Espagne, au Texas.

Le traité de Gand en a certes terminé avec la guerre de 1812, mais n'a pas pour autant mis un terme à la prédation maritime. Les conflits armés se poursuivent en Amérique avec les soulèvements des territoires américains de la Couronne espagnole. Le commerce maritime demeure une activité périlleuse, particulièrement dans la Caraïbe et le golfe du Mexique, cœur du redéploiement des rivalités internationales, centre de la réaction monarchiste – à Cuba –, principale cible des projets d'invasion de la Péninsule – en *Terre-Ferme*, c'est-à-dire en Colombie et au Venezuela –, théâtre de l'essentiel du trafic d'armes et, finalement, terre d'élection pour les révolutionnaires en repli. La paix entre Britanniques et Nord-américains laisse dans le même temps, aux États-Unis, quantité de capitaux, de marins et de navires sans emploi immédiat. Ils s'orientent alors vers l'Amérique espagnole.

L'invasion de la péninsule Ibérique par les armées de Napoléon en 1807-1808 a entraîné l'ouverture d'un espace d'autonomie dans les colonies espagnoles de l'Amérique, alors que Charles IV et Ferdinand VII rompent,

par leurs abdications successives, le pacte unissant jusque-là les deux bords de l'Atlantique. Des Juntes autonomes s'organisent dans toute l'Amérique espagnole – à l'exception notable du Pérou – de 1808, à Mexico et Montevideo, à 1810, à Buenos Aires, Caracas et Bogotá. Contre la marine et le commerce de l'Espagne, les gouvernements indépendants en viennent rapidement à l'émission de lettres de marque : dès 1810 au Venezuela, 1811 en Argentine, 1812 en Colombie, 1815 au Mexique et 1817 au Chili – pour une année seulement. Les différents belligérants sont dans une situation toute différente de celles des Britanniques et Nord-américains lors de la guerre de 1812. Les défaites du cap Saint-Vincent et de Trinidad, les 14 et 16 février 1797, puis la bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805 ont sonné le glas de la puissance maritime espagnole. Selon l'historien José Cervera Pery, Madrid disposait encore en 1788 de 280 vaisseaux, ils ne sont plus que 72 en 1812, 41 en 1815 et 22 en 1825. Quant à l'Amérique espagnole, à la différence de l'Amérique du Nord, elle ne dispose d'aucune tradition maritime véritable. L'essentiel du commerce a toujours été aux mains des Péninsulaires ou des contrebandiers nord-américains, britanniques et caribéens. Surtout, les ports les plus importants – La Havane, Veracruz ou Lima – restent lors des guerres d'indépendance sous le contrôle de l'Espagne. Les gouvernements insurgés ne sont guère capables que de distribuer des lettres de marque. Ils trouvent cependant toutes les ressources nécessaires aux armements corsaires dans la Caraïbe, dans le golfe du Mexique et en Amérique du Nord. Felipe Fatio, consul d'Espagne à La Nouvelle-Orléans, confirme l'importance des apports extérieurs à l'Amérique espagnole. Dans une lettre du 12 mai 1817, il résume les impressions de Juan Domingo Lozano, capitaine du brick marchand espagnol *Infatigable*, passé par Galveston comme prisonnier : « Il a été émerveillé en constatant que, parmi tous ceux qui se déclarent être des insurgés mexicains, carthaginois, margaritains et porteños, à peine se trouvent quelques Espagnols. La plupart des corsaires sont français, italiens, nord-américains et quelques autres anglais ; ces patriotes, sans patrie, n'ont jamais été au Mexique, à Carthagène, à Margarita, et encore moins à Buenos Aires »[{285}]. Naît ainsi ce que l'administration espagnole nomme dans sa correspondance la *course insurgée*.

La course insurgée débute véritablement en avril 1812, avec les armements impulsés depuis Carthagène par le président Manuel Rodríguez Torices. Les corsaires se recrutent d'abord parmi les pirates de Barataria, qui

trouvent avec les patentes insurgées un prétexte pour librement piller les navires marchands espagnols. En s'attaquant au commerce, les corsaires jouent leur rôle traditionnel. Les corsaires insurgés ne s'y limitent pas. Bien souvent, ils forment de petites escadres – et, peu à peu, des embryons de marines – pour transporter des troupes, établir des blocus ou soutenir des manœuvres terrestres. La Carthagène insurgée peut ainsi attaquer la fidèle Santa Marta par voie maritime à l'été 1813 car Torices dispose de « quelques navires de guerre » mais aussi, et surtout, « d'un bon nombre de corsaires »{286}, selon les termes de José Manuel Restrepo, un des plus importants dirigeants révolutionnaires de la Nouvelle-Grenade. La multiplication des armements permet également de faire connaître les nouveaux gouvernements indépendants, de montrer leur existence et leur force. Restrepo remarque que, suite à l'ouverture de la course, « rapidement, le pavillon tricolore de Carthagène [commence] à être connu ». Simón Bolívar note de même, le 22 octobre 1819, dans une lettre citée par l'historien Feliciano Gámez Duarte et destinée à Luis Brión, commandant des forces navales du Venezuela – une escadre corsaire –, que « l'expérience a démontré l'utilité des corsaires, particulièrement dans notre lutte contre l'Espagne. Le gouvernement de Buenos Aires, celui qui les a le plus multipliés, est également le plus connu, respecté et craint »{287}. Parfois, les corsaires servent même de représentants diplomatiques des insurrections. Marco Marcantoni, un corsaire sicilien, est ainsi envoyé en 1814 par le gouvernement insurgé de Carthagène auprès d'Alexandre Pétion, président d'Haïti, pour obtenir une licence pour transporter cinq cents hommes armés ou davantage pour les besoins de l'insurrection de Terre-Ferme – sans succès. Enfin, les corsaires assurent une bonne part de l'approvisionnement en armes et en munitions, ainsi qu'en vivres et en équipements de toutes sortes. Ils les tirent des prises et de leur vente.

Les îles neutres des Petites Antilles – à commencer par Saint-Barthélemy (Suède), Saint-Thomas (Danemark) et Trinidad (Grande-Bretagne) – sont au cœur de ces échanges. Les corsaires et insurgés y trouvent l'appui des autorités locales. Johann Norderling, gouverneur de Saint-Barthélemy, reçoit ainsi d'importantes sommes des principaux capitaines corsaires insurgés. Gustavia, capitale et port de l'île, est connue comme le principal point de rendez-vous des contrebandiers. Les autorités centrales, en Europe, sont toujours bien conscientes de ces trafics, et parfois directement impliquées. La course assure pour bonne part l'existence même des insurgés

et stimule l'activité économique des différents ports qu'ils tiennent. Restrepo indique ainsi que, à l'été 1813, « la place de Carthagène est devenue le centre du commerce de la Nouvelle-Grenade. Le numéraire y afflue de toutes parts, et les riches prises faites au commerce espagnol qu'introduisent les corsaires donnent au pays l'air d'une certaine prospérité ».

La Caraïbe est la base arrière de l'insurrection et les corsaires y assurent l'essentiel des liens. Lorsqu'il faut évacuer Carthagène, qui n'est plus en mesure de résister plus longtemps au siège mené par le corps expéditionnaire espagnol de Pablo Morillo, les insurgés font appel à l'escadre du Français Louis Aury, ancien corsaire et pirate de Guadeloupe et de Barataria, nommé en 1815 commandant général des forces navales de la Nouvelle-Grenade. Lors du siège de Carthagène, il compte parmi les principales sources d'approvisionnement de la place. Le 6 décembre 1815, Aury embarque deux mille insurgés sur treize navires, et les mène aux Cayes d'Haïti. À la chute de Carthagène, le gouvernement indépendant de Terre-Ferme ne dispose plus, pour tout territoire sur lequel exercer sa souveraineté, que du pont de quelques goélettes. S'ouvre pourtant, pour la course insurgée, sa période la plus faste. Jusqu'en 1823, les fronts de l'insurrection maritime et terrestre se multiplient.

En 1816, suite à la rupture entre Simón Bolívar et Louis Aury à Haïti – Aury, seul, a refusé de se soumettre à l'autorité militaire de Bolívar –, le capitaine corsaire quitte l'île et rassemble son escadre dans les environs de Barataria. Désormais au service des insurgés du Mexique, elle se compose de quatre cents matelots, d'une cinquantaine d'officiers étrangers et de huit vaisseaux, ainsi que d'une douzaine d'autres navires armés pour l'occasion à La Nouvelle-Orléans, selon une lettre de Diego Morphy, consul d'Espagne à La Nouvelle-Orléans, à Juan Ruiz de Apodaca, capitaine-général de Cuba. Aury cherche un emplacement où s'établir à proximité de la Louisiane, sur les côtes de La Nouvelle-Espagne. Un tel établissement doit permettre aux corsaires, selon Morphy, de « disposer d'un port où porter et condamner leurs prises, avant de les introduire aux États-Unis ». Le 12 septembre 1816, Aury prend Galveston, se déclare gouverneur civil et militaire de la place et nomme ministre d'État Joseph de la Porta. Lui et son frère, Moisés de la Porta, installés à La Nouvelle-Orléans, ont financé l'expédition. Bailleurs de fond d'Aury, ils le sont également de Lafitte. Sous l'égide d'Aury, Galveston se transforme, selon les termes de Felipe Fatio, consul d'Espagne à La Nouvelle-Orléans, en une « Nouvelle-Carthage, qui peut véritablement être

désignée comme le repaire de tous les voleurs, assassins et malfaiteurs de mer et de terre ». Le nouveau gouvernement de Galveston s'empresse d'organiser un tribunal de prise. Bien sûr, comme l'explique Charles Morris, capitaine du navire de guerre des États-Unis *Congress*, « les décisions du juge sont dictées par les capteurs qui [...] ne présentent pas même le moindre papier pour se former une opinion ou sur lequel baser une sentence »[{288}]. À la fin de l'année 1816, Galveston reçoit la visite de José Manuel Herrera, qui déclare la formation au Texas de la République du Mexique. Celui qui sera, en 1821, premier ministre de l'empire mexicain indépendant, est alors l'un des principaux agents de la course mexicaine à La Nouvelle-Orléans. Dans un courrier au ministre d'État espagnol José Pizarro, José Cienfuegos, capitaine-général de Cuba, peut justement s'indigner des informations reçues de José Evaristo Hernandez, un marin de La Havane capturé par les corsaires insurgés, lequel explique, en novembre 1817, qu'il y a « à La Nouvelle-Orléans des factieux de toutes les nationalités rassemblés en une Junte, dite du Mexique », qui délivre « des patentes aux corsaires ». Il ajoute que « bien qu'elle soit fictive, ses agissements sont toujours connus par le Congrès américain ».

Les ports de la côte Est des États-Unis ne sont pas en reste : les corsaires se multiplient à Savannah, Charleston, Norfolk, New York, Newport et, surtout, Baltimore. Dès 1815, Baltimore représente pour la course insurgée de Buenos Aires ce que La Nouvelle-Orléans incarne alors pour celle du Mexique. Les armateurs se rencontrent à Baltimore parmi les membres les plus riches et respectés de la ville : marchands, banquiers, journalistes et élus participent à la course. Contre une commission de 10 %, David de Forest, commerçant nord-américain installé à Buenos Aires, envoie les patentes en blanc à Baltimore. Les corsaires y sont alors armés comme ils l'ont été lors de la guerre de 1812 ; les mêmes marins et officiers nord-américains les manœuvrent. Parmi ceux-là se trouvent les capitaines José Almeyda, capitaine du *Wilson*, et George Wilson, à la tête de l'*Almeyda*, associés dans leurs entreprises de prédation maritime. Comme capitaines et armateurs corsaires, Almeyda et Wilson ont activement participé à la guerre de 1812. Eux, et d'autres « misérables corsaires », sèment la panique parmi les marchands espagnols. Almeyda, que John Quincy Adams, ministre des affaires étrangères des États-Unis, qualifie de « rude et joyeux loup de mer », peut notamment s'enorgueillir d'avoir réalisé la première prise documentée, par Feliciano Gámez Duarte, dans les eaux de Cadix, le

22 juillet 1816. Lors de cette première croisière, de mai à septembre 1816, il saisit l'équivalent de trois millions de dollars au commerce espagnol. Almeyda entretient également des liens étroits avec Saint-Barthélemy, en tant que membre du conseil de gouvernement de l'île. Le 24 octobre 1819, dans une lettre destinée à Alejandro Ramírez, intendant de La Havane, Pablo Chacón, consul d'Espagne à Norfolk, décrit ces réseaux corsaires : « Le point de réunion de tous les pirates des Antilles est un lieu appelé La Fourchue, qui se trouve entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy, dans les environs de Saint-Thomas. Dans ces deux dernières îles se trouvent les agents envoyés de Baltimore. Les chargements et vols sont récupérés généralement sur l'île de Saint-Thomas, d'où on les expédie aux États-Unis ».

Les corsaires insurgés de Terre-Ferme s'organisent quant à eux à Margarita, petite île à 23 kilomètres au Nord de Cumaná, au Venezuela. Le canal formé entre Margarita et la côte est sur la route habituelle des navires marchands espagnols destinés à la Terre-Ferme. Bolívar, Brión et les autres insurgés rescapés de Carthagène, suite au siège de Morillo, ont formé à Haïti une flotte pour prendre l'île, depuis laquelle doit être ensuite organisée une expédition terrestre destinée au Venezuela. La défection d'Aury laisse à Luis Brión le contrôle de l'ensemble des forces maritimes des insurgés, sous l'autorité suprême de Bolívar. Début mars 1816, dans une lettre au ministre de la guerre, Pablo Morillo s'inquiète de l'éventuelle prise de Margarita, laquelle permettrait aux corsaires de mettre un terme au commerce espagnol dans le golfe du Mexique. Fin mars 1816, Margarita est prise. Sous le contrôle de Brión, le port de Juan-Griego, au Nord de l'île, devient dès lors le cœur de la course dans la Caraïbe. Guillermo Parker, capitaine anglais de l'escadre corsaire de Buenos Aires puis de celle du Venezuela, s'enthousiasme alors auprès de Bolívar de l'intense activité commerciale de Margarita, suscitée par les prises des corsaires. Selon Restrepo, les corsaires de Buenos Aires et du Venezuela ont, en 1818, fait « disparaître complètement le commerce sans défense du Venezuela », alors que les ports de Margarita « sont l'asile des corsaires, [...] où ils portent leurs prises afin de les faire juger par le tribunal de l'amirauté ». Brión contrôle ce tribunal, de même que l'expédition des lettres de marque, pour le compte de Bolívar. Il cherche à y faire respecter le droit des gens, à contrôler les corsaires insurgés et l'usage qu'ils font du pavillon du Venezuela. Brión n'est ni Aury – un aventurier romantique –, ni Almeyda – un marchand méticuleux –, ni

Lafitte – un contrebandier sans scrupules –, c'est un révolutionnaire conscient des besoins militaires et politiques de l'insurrection. Brión pousse Bolívar à former un congrès de Colombie, défendant l'idée que la reconnaissance internationale des gouvernements indépendants dépend notamment de leur degré d'organisation politique. Ce qui est vrai à terre l'est aussi pour les affaires maritimes et l'organisation d'un tribunal de l'amirauté à Margarita, ainsi qu'à Angostura, en Guyane, entre dans cette perspective. Selon Restrepo, ce tribunal « acquiert une grande célébrité pour la justesse et le savoir qu'il manifeste dans ses jugements », démontrant « aux nations civilisées que, tout en combattant sans relâche pour obtenir son Indépendance de la mère-patrie [...], le Venezuela ne néglige pas de poser les fondations appropriées pour disposer d'une liberté rationnelle, dans les circonstances les plus heureuses ». De plus, concentrer l'ensemble de l'autorité navale entre ses seules mains, et organiser ainsi une escadre corsaire, permet à Brión et aux insurgés d'avancer vers la constitution d'une véritable marine. L'escadre formée par Brión est, à n'en pas douter, celle des flottes corsaires qui rend le plus de services à l'insurrection terrestre. Depuis Margarita, elle permet la première expédition de Bolívar au Venezuela vers Cumaná, Carúpano puis Ocumare, à l'été 1816. Elle sert ensuite à la prise de Barcelona avec Bolívar et d'Angostura avec Manuel Piar en 1817, de Guiria avec José Francisco Bermúdez en 1818, de Río Hacha avec Mariano Montilla et, finalement, de Santa Marta avec José Prudencio Padilla, Montilla et Aury – qui voulait alors rentrer dans les bonnes grâces de Bolívar – en 1820. Brión perd à cette époque la confiance de Bolívar et, en conséquence, la direction de l'escadre du Venezuela. Lui succèdent le Nord-américain John Danells – capitaine corsaire de Baltimore qui s'est assuré par ses dons en espèce du soutien de Norderling à Saint-Barthélemy – puis le mulâtre vénézuélien José Padilla – un des rares officiers de mer issus de l'Amérique espagnole. Les 23 et 24 juillet 1823, ce dernier dirige avec René Beluche – ancien corsaire de Saint-Domingue, de Barataria et de Carthagène – l'escadre du Venezuela qui bat sur le lac de Maracaibo la flotte espagnole d'Ángel Laborde. Cette bataille est décisive, les insurgés de Terre-Ferme sont désormais maîtres de leurs mers, par l'intermédiaire des corsaires.

Quelques années plus tôt, en 1820, lors des sièges de Santa Marta et de Carthagène, Louis Aury avait associé son escadre à celle du Venezuela. Aury cherche à cette époque à se rapprocher de Bolívar et, en novembre

1820, va à sa rencontre à Bogotá. Bolívar refuse les offres de service d'Aury, se souvenant sans doute qu'aux Cayes, quatre années auparavant, Aury seul s'était opposé à son monopole sur l'ensemble de l'autorité civile et militaire de l'insurrection. Surtout, les insurgés doivent soigner leur respectabilité à l'égard des neutres. Or, depuis son départ des Cayes en 1816, Aury et son escadre se sont rendus coupables, selon Restrepo, d'actes de piraterie, à partir de leurs établissements de Galveston, Amelia et Providencia. À l'été 1817, suite à une mutinerie de ses marins haïtiens et à l'échec de l'expédition terrestre de François Xavier Mina, Aury a décidé d'abandonner Galveston, jugé trop mauvais port. En septembre 1817, Aury et son escadre arrivent à Fernandina, port de l'île d'Amelia, en Floride, dont ils prennent immédiatement le contrôle. À Galveston, Jean Lafitte prend la suite d'Aury.

Lafitte agit alors, depuis 1814, comme espion au service de l'Espagne. En juin 1814, il a notamment dénoncé au frère Antonio de Sedella et à Juan Mariano Picornell les plans de Jean Humbert pour s'emparer du Texas, avec l'appui des pirates de Barataria. Contre ses services, il obtient le 22 mars 1816 de Luis de Onís, ministre plénipotentiaire d'Espagne aux États-Unis, la promesse que lui seraient pardonnées toutes les fautes qu'il aurait commises jusque-là à l'encontre de l'Espagne, toutes ses pirateries ; un air déjà joué, avec succès, auprès de Jackson et des États-Unis. En 1817, Lafitte envoie à La Havane un de ses agents, Arsène Lacarrière-Latour, pour négocier directement ses services auprès d'Alejandro Ramírez, intendant de La Havane. Lacarrière-Latour y agite la menace d'un soulèvement des esclaves de Cuba avec l'aide d'Haïti et de corsaires insurgés, un projet supposément établi par une société abolitionniste de Philadelphie. Quant aux corsaires, ils sont, selon ses termes, « expédiés des ports dans un but spéculatif », il les décrit comme étant manœuvrés par « d'excellents équipages », constitués « d'hommes aguerris » et « commandés pour la plupart par des capitaines dont certains pratiquent la course depuis plus de 26 ans déjà »[{289}]. Il s'agit pour Lacarrière-Latour de convaincre Ramírez que la marine espagnole ne peut lutter seule contre les corsaires insurgés, que l'appui de Lafitte lui est indispensable. Or, justement, contre les corsaires, Lafitte a un plan. Son installation à Galveston – avec une patente de Buenos Aires – doit permettre d'y relancer et d'y concentrer toute l'activité corsaire. La Havane serait régulièrement tenue informée des différentes croisières corsaires. La flotte espagnole

pourrait ainsi intervenir pour reprendre les prises et les navires marchands pourraient se détourner de ces routes. Naturellement, pour garantir ces renseignements, il est prévu que Lafitte prenne une part dans chacun de ces armements. Finalement, Lafitte, par ses informations, faciliterait la destruction définitive de Galveston par des forces navales et terrestres espagnoles. Lafitte a en réalité permis le renouveau de la course insurgée dans le golfe du Mexique, pour son plus grand profit. Galveston était en faillite avant son arrivée et la concentration de corsaires ne pouvait guère aider la faible marine espagnole à lutter. Deux interventions, nord-américaine puis espagnole, en 1818 puis 1819, ne parviennent pas à venir à bout de l'établissement. En 1819, Lafitte, qui renseigne toujours La Havane, tient encore Galveston et installe à Barataria un de ses lieutenants, Mitchell. Il faut attendre janvier 1821 pour extirper Lafitte du Texas, par l'intervention du brick de guerre des États-Unis *Enterprise*. Lafitte part alors en direction de Cuba.

Quant à Aury, après Galveston, il a pris le contrôle d'Amelia, en septembre 1817. Amelia, un îlot au nord-est de la Floride, tout proche de la frontière avec l'État de Géorgie – où l'importation d'esclaves, interdite depuis 1793, se poursuit au travers d'une active contrebande –, se trouve sur la route entre la Caraïbe et les ports de Savannah, Charleston, Norfolk et Baltimore, où s'est particulièrement développée la course insurgée. Amelia est alors, depuis juin 1817, aux mains de Gregor MacGregor, un aventurier et capitaine corsaire écossais lié aux insurgés de l'Amérique espagnole – il est aux Cayes en 1816 avec Bolívar, après la prise de Carthagène par Pablo Morillo. Selon l'historien Tulio Arends, la presse de Savannah et de Charleston se félicite de cette nouvelle et annonce déjà, avec le développement de la course, une relance prochaine de l'activité économique. MacGregor agit au nom d'une commission établie à Philadelphie, le 31 mars 1817, et signée par les représentants des gouvernements insurgés du Venezuela, Lino de Clemente, de Colombie, Pedro Gual, et de Buenos Aires, Martin Thompton : un des rares efforts corsaires communs des différents agents de l'insurrection. L'expédition a été financée par des marchands écossais lors d'une tournée de MacGregor dans les ports de la côte atlantique des États-Unis, ainsi que par la vente des terres qu'il prendrait en Floride – possession espagnole et cible des États-Unis. L'île, à peine défendue, tombe facilement aux mains de l'Écossais et de ses soixante-treize hommes. MacGregor installe immédiatement ce dont

la région a le plus besoin, un tribunal de prise peu regardant, puis commence à délivrer des patentes de course. Il a également l'ambition – sans conséquence – de soulever la Floride, d'y déclarer une République indépendante sur le modèle des États nord-américains et d'y former une expédition pour soutenir le Venezuela. Une tentative espagnole pour remettre la main sur l'île échoue début septembre. Quelques semaines plus tard arrive Aury, sous pavillon mexicain, avec cinq corsaires et cinq cents hommes. MacGregor lui cède immédiatement la place et part pour Haïti puis la Jamaïque. Aury organise alors une nouvelle République corsaire, comme il l'a déjà fait à Galveston. Une assemblée, élue le 16 novembre 1817 par les propriétaires de l'île, se rassemble le 1er décembre 1817 et désigne un comité chargé de la rédaction d'une constitution. James Monroe ne leur laisse toutefois pas le temps de mener à bien leurs travaux. Le gouvernement nord-américain cherche alors à limiter les armements corsaires dans ses ports et, depuis le 3 mars 1817, ceux qui arment en course contre des nations en paix avec les États-Unis encourent dix mille dollars d'amende et dix années de prison. En novembre 1817, James Monroe décide de l'intervention des États-Unis sur Amelia. Le 22 décembre 1817, Aury quitte l'île. Le gouvernement nord-américain, qui négocie au même moment la cession de la Floride avec Luis de Onís, explique qu'il n'a eu d'autre choix que d'intervenir, les corsaires insurgés mettant en péril la sécurité de la Géorgie et l'Espagne étant manifestement incapable de protéger ses propres territoires. Cette incapacité apparaît aussi clairement à Washington qu'à Madrid. En 1819, un accord est finalement trouvé pour la cession de la Floride. Quitte à perdre un territoire indéfendable, il est apparu plus raisonnable de le vendre aux États-Unis que de le voir tomber aux mains des insurgés et de leurs corsaires.

Depuis Amelia, Aury se dirige ensuite vers le Río de la Plata. Un agent de Bolívar se trouve au même moment à Buenos Aires où il espère obtenir le soutien militaire du Directeur suprême, Juan Martín de Pueyrredón. Ce dernier s'excuse de ne rien pouvoir faire, ses forces maritimes étant occupées dans le Pacifique avec l'expédition de San Martín. Selon Agustín Codazzi, un des principaux officiers d'Aury, celui-ci, « oubliant sa rancœur » à l'égard de Bolívar, décide alors de faire « armer plusieurs des navires pris aux Espagnols par les forces navales de l'amiral Cochrane » et de former, à partir d'une « petite troupe de fugitifs mexicains », une « gaillarde division de presque deux mille hommes, des officiers de terre et

de mer, soldats et marins »[290]. Aury est ensuite nommé, par Puyerredón, « général en chef des forces de terre et de mer qui vont œuvrer en Nouvelle-Grenade en représentation des Républiques de Buenos Aires et du Chili ». L'escadre ainsi formée part pour la Caraïbe, passe par Margarita, s'associe temporairement vers Saint-Barthélemy à la flotte de Brión pour lutter contre une escadrille espagnole dirigée par la frégate de guerre *Asia*, puis se dirige vers Les Cayes d'Haïti et Kingston, en Jamaïque. En juillet 1818, après avoir un temps imaginé une expédition contre Veracruz, Aury prend finalement l'archipel de Providencia (les îles de Providencia, Santa Catalina et San Andrés), à l'est du Nicaragua et au nord-ouest de la Colombie ; îles déjà occupées en 1666 par le flibustier britannique Henry Morgan, qui voyait alors dans ces quelques rochers une des clés pour contrôler la Caraïbe. Selon Restrepo, Aury « se [fortifie] dans [Providencia] et la convertit en centre des opérations pour tous les corsaires à ses ordres, soit plus de dix navires : Aury et ses lieutenants [naviguent] avec des patentes et le pavillon de Buenos Aires ». Dès lors, le Parisien « ne [fait] qu'accabler le commerce espagnol dans le golfe du Mexique, faisant des prises d'une grande richesse, de telle sorte qu'il se [fait] une terrible réputation dans ces mers, comparable à celles des anciens flibustiers, dont il [occupe] la place sur l'île de Providencia ». Par Providencia passe également MacGregor, qui y fait étape avec son escadre armée aux Cayes, avant de mener son expédition militaire en Terre-Ferme contre Portobelo, le 6 avril 1819, puis Río Hacha, le 6 octobre 1819. La mort d'Aury, au printemps 1821 – sur terre, comme la plupart des capitaines corsaires –, puis celle de son rival Brión, à l'été 1821, permettent finalement l'intégration de l'archipel de Providencia à la Colombie, et de ses corsaires à la flotte désormais dirigée par Padilla.

De 1812 à 1823, face à la course insurgée, la marine espagnole a été rapidement débordée. Madrid n'a guère trouvé plus de soutien auprès des armateurs privés américains. La course espagnole existe pourtant dès 1812, en Nouvelle-Grenade. La frégate britannique *Helena* est ainsi capturée par un corsaire espagnol, au mois d'août 1812, entre la Carthagène insurgée et Sabanilla, à proximité de Santa Marta, et déclarée bonne prise par le vice-roi de Nouvelle-Grenade, Benito Pérez. La presse de Kingston s'indigne, ce à quoi la *Gazeta de Cartagena de Indias* répond, le 3 juin 1813, que « le gouvernement britannique n'aurait à subir de telles injures si, écoutant la voix unanime du peuple, il protégeait ouvertement l'indépendance de

l'Amérique du Sud »[291]. Une ordonnance royale du 9 février 1816 – complétée par une seconde ordonnance, le 1er novembre 1816 –, particulièrement favorable aux armateurs, cherche à stimuler la course espagnole. Les armateurs n'ont plus de droits à payer sur leurs prises au Trésor royal qui, au contraire, prend dès lors à sa charge le tiers de la poudre employée lors des combats. Malgré cela, les armateurs ne se bousculent pas pour obtenir des lettres de marque. Selon Feliciano Gámez Duarte, Antonio Villalobos, consul d'Espagne à Charleston, imagine même employer des corsaires des États-Unis pour reprendre les navires espagnols capturés par les corsaires insurgés. Les armements du Consulat de La Havane, en 1816, représentent les seuls efforts corsaires notables dans les territoires fidèles à l'Espagne. Quatre corsaires sont armés et mis sous le contrôle d'Alejandro Ramírez, intendant de La Havane, et de José Cienfuegos, capitaine-général de Cuba, qui doivent décider en accord avec le Consulat de leurs sorties et destinations. Ces quatre corsaires sont bien peu de chose. La route de Veracruz est ouverte à nouveau, par le biais de convois intermittents ; mais de tels armements ne peuvent répondre au défi lancé par les corsaires insurgés. La Péninsule se montre finalement incapable de défendre son commerce, de protéger ses territoires en Amérique des corsaires insurgés qui en infestent les côtes. Selon une lettre de Diego Morphy, consul d'Espagne à La Nouvelle-Orléans, à Cienfuegos, ceux-ci s'installent même à Cuba – tête de pont, pourtant, de la réaction –, dès 1816, à *Puerto Escondido*, c'est-à-dire à Tortuguilla, à l'Est de Guantanamo. En 1823, grâce aux corsaires insurgés, la Péninsule est défaite sur les mers – sur terre, la victoire est définitivement assurée l'année suivante. De fait, sinon de droit, l'Amérique est indépendante et les corsaires insurgés ont joué pour cela un rôle de première importance. Les prédations mêmes dont ils se sont rendus responsables apparaissent au rang des motifs forts pour se séparer de l'Espagne. Le 1er décembre 1821, le *Manifeste de l'Indépendance du Peuple de Santo-Domingo* déclare : « L'or et l'argent de l'Amérique ne vont plus remplir les caisses de la trésorerie de Madrid. Les corsaires indépendants capturent sur tous les points de relâche à la vue de Cadix et sur les caps de la Péninsule, les bâtiments les plus légers de son commerce languissant et mesquin, parce qu'il n'y a pas de force navale qui les protège »[292].

Course et piraterie dans le monde asiatique (XVI^{e}-XIX^{e} siècle)

Corsaires et pirates dans l'océan Indien (1500-1850)

Philippe Haudrère
Académie de Marine
Professeur d'histoire émérite, Université d'Angers

L'arrivée de quatre vaisseaux portugais en rade de Calicut, sur la côte occidentale de l'Inde, en mai 1498, est un événement capital de l'histoire du monde. C'est tout d'abord l'ouverture d'une nouvelle route maritime unissant en droiture l'Extrême-Orient et l'Europe par le cap de Bonne-Espérance. C'est aussi la rencontre de deux sociétés ayant chacune des traditions navales évoluées, mais très différentes. Les voies maritimes de l'océan Indien sont beaucoup plus riches que celles de l'Atlantique ; il y a non seulement des trajets en cabotage mais aussi, et surtout, des relations actives entre la mer de Chine et la mer Rouge avec de nombreuses étapes intermédiaires. Elles rapprochent des régions ayant des ressources complémentaires et elles utilisent un même calendrier de navigation reposant sur l'utilisation de la mousson. La piraterie est répandue dans l'océan Indien, ce que les Européens n'ignorent pas s'ils ont lu Marco Polo.

Lors de son voyage de retour par mer entre Pékin et Venise, à la fin du XIII^e^ siècle, il passe au large de la côte occidentale de l'Inde et mentionne :

> « De cette province de Melibar [Malabar] et d'une province voisine qui est appelée Goçurat [Gujarat] plus de cent vaisseaux sortent en course chaque année, qui vont prendre les autres nefs et dérober tous aux marchands qui passent par leur mer, car ils sont grands larrons de la mer [...] {293}. »

C'est une piraterie de pauvres pêcheurs et de petits cultivateurs qui cherchent une occasion de s'enrichir, et veulent tirer profit des riches cargaisons qui longent leurs littoraux. Ils sont particulièrement nombreux dans les détroits, où les navires de commerce doivent accomplir des manœuvres difficiles, mais on en rencontre aussi au voisinage des grands ports de la côte occidentale de l'Inde.

Les marchands s'organisent pour échapper aux pirates : ils arment les matelots et ils naviguent en convois. Au voisinage des grands ports de commerce les autorités locales organisent des patrouilles armées et font éventuellement des expéditions punitives contre les repaires des pirates, à l'instar des sultans de Malacca qui parviennent au XV^e^ siècle à rétablir la sécurité dans le détroit. Ces actions sont conduites sans l'intervention des grands États de la région. Ceux-ci n'ont pas de flotte de guerre et n'ont nulle volonté d'intervenir en haute mer. « Les batailles navales sont des affaires de marchands, elles n'ajoutent rien à la gloire des rois [...] » répond le souverain du Gujarat aux plaintes des commerçants. Exception faite de la Chine dont l'empereur crée au début du XV^e^ siècle une grande flotte d'une soixantaine de bâtiments, montée par plus de 28 000 hommes, qui parcourt les routes de l'océan Indien jusqu'au littoral de l'Afrique. Elle n'est plus utilisée ni entretenue à partir de 1433, la dépense étant trop élevée pour un résultat décevant. Ainsi les mers d'Asie sont-elles, lors de l'arrivée des Portugais, des espaces librement ouverts à la circulation de tous. La recherche de domination des océans par une ou plusieurs puissances est inconnue (sauf dans quelques petites régions littorales). Il n'y a donc pas de corsaires.

La domination maritime des Portugais (1502-1620)

Les Portugais sont les premiers à introduire des corsaires sur les mers d'Asie mineures. Lorsque Vasco de Gama, commandant de la flotte, débarque à Calicut, il rencontre deux marchands tunisiens et à leur question angoissée : « Que diable viens-tu faire ici ? » il répond : « Nous sommes venus chercher des chrétiens et des épices. » Après le succès du premier voyage la couronne lusitanienne développe un programme de domination navale et commerciale ainsi que d'expansion chrétienne. Il s'agit de s'emparer du marché des épices, principalement le poivre, en l'ôtant aux puissances musulmanes. Ces dernières détiennent le monopole des ventes aux Européens, grâce à l'activité des marins arabes, nombreux sur la grande route commerciale à travers l'océan Indien, puis à celle des Mamelouks d'Égypte, qui contrôlent le trafic de la mer Rouge et le transit depuis les ports de celle-ci jusqu'à ceux de la Méditerranée, par Le Caire et Alexandrie. Comment les Portugais procèdent-ils pour mettre la main sur ce trafic ? Dès le retour de Vasco de Gama en Europe, le roi de Portugal se proclame : « Seigneur de Guinée et de toutes les mers ouvertes à la navigation et au commerce en Éthiopie, Arabie, Perse ». Il affirme ensuite que nul ne peut naviguer sur celles-ci sans qu'il en ait obtenu l'autorisation, de lui-même, ou de ses capitaines agissant par délégation.

Son autorité repose sur la puissance et l'efficacité de sa flotte de guerre. Les navires portugais, comme ceux des autres puissances européennes de l'époque, sont faits de pièces de bois bien taillées et solidement assemblées avec des chevilles, technique permettant d'obtenir des bâtiments susceptibles de résister aux fortes houles des mers bordières de l'Europe ; l'orientation des voiles peut être modifiée afin de suivre les changements de direction du vent et même parfois le « remonter » ; la quille donne une bonne stabilité pendant les manœuvres ; toutes ces particularités, principalement la solidité de la construction, permettent le chargement d'une forte artillerie. À l'inverse, les constructeurs orientaux, qui n'ignorent pas l'usage des chevilles, préfèrent des vaisseaux « cousus » ou *kattumaran*, assemblés avec des cordages, car ils sont légers, rapides, faciles à réparer, donc moins coûteux, mais leur artillerie est réduite à des pièces légères et de faible portée. Le système de voilure est simplifié car les vents permanents de la mousson permettent d'éviter les changements fréquents de cap ; ces bâtiments remontent donc mal le vent.

En 1502, lorsque Vasco de Gama se rend pour la seconde fois aux Indes orientales, à la tête d'une flotte importante, il a pour principale instruction

de mettre en place l'organisation des *cartaz* (de l'arabe *qirtas*). Ce sont des sauf-conduits délivrés par les officiers portugais, permettant de naviguer dans l'océan Indien, et obtenus contre le versement d'une somme d'argent (environ 5 % de la valeur de la cargaison). La pratique est décrite par le navigateur français Pyrard de Laval au retour d'un voyage en Asie :

> « [...] les Portugais ont obtenu et fait en sorte qu'ils seraient les maîtres de la mer des Indes, et que nuls Indiens, tant de terre ferme que des îles, de quelque contrée que ce soit, n'oseraient naviguer, ni faire aucun voyage, sans avoir passeports d'eux, qui ne dure qu'un an, et ces passeports, qu'ils appellent *cartazes*, portent qu'ils ne pourront naviguer qu'en certains lieux dénommés, ni y porter poivre, armes et munitions de guerre, et il y est même spécifié combien d'armes et d'hommes ils y doivent porter, et s'il s'en trouve davantage que ce qui est dit dans le passeport, tout serait confisqué et jugé de bonne prise [...]{294}. »

Il est interdit de transporter non seulement le poivre, mais aussi le cuivre et le bois (nécessaire pour la construction navale), qui sont réservés pour les cargaisons royales ; il est interdit de porter des esclaves chrétiens ; il est interdit d'entrer dans les ports tenus par des ennemis du roi de Portugal, en particulier Calicut et les escales de la mer Rouge appartenant aux Mamelouks.

Les Portugais veillent à la bonne application de ce règlement en faisant des croisières à travers l'océan Indien, arrêtant les navires rencontrés et vérifiant leur *cartaz*, s'emparant des bâtiments qui n'en sont pas munis, ainsi que de leur chargement. Et ces opérations de course sont très fructueuses : on compte 32 prises en 1504, 27 en 1505, 104 en 1506, 9 en 1507, 1 en 1508, 9 en 1523, 16 en 1525, 22 en 1528, 31 en 1531, 7 en 1532, etc. Lorsque les *cartaz* sont présentés, ils sont vérifiés avec soin ; en 1507, un vaisseau est confisqué parce que le capitaine portugais estime que le passeport est un faux ; un peu plus tard un autre bâtiment est déclaré de bonne prise parce que le nom du capitaine est différent de celui qui est indiqué sur le *cartaz* ; en 1540 un navire est confisqué parce que sa position ne correspond pas à l'indication de sa destination. Pour toutes les prises le butin est partagé entre les officiers, l'équipage et le trésor royal suivant la législation de la couronne lusitanienne en la matière, dont l'application est contrôlée par un bureau des prises établi à Goa. Le produit des prises et le revenu des *cartaz* permettent d'entretenir une flotte nombreuse. Les Portugais ont 30 bâtiments à demeure aux Indes orientales en 1511, 45 en 1512, 79 en 1520, 63 en 1525 et 60 en moyenne pendant la seconde moitié du XVI^{e} siècle.

Comme on pouvait s'y attendre, les Mamelouks et les commerçants en relation d'affaires avec eux tentent de résister aux Portugais. En 1507 le gouvernement de l'Égypte envoie une escadre dans l'océan Indien pour appuyer les actions hostiles des souverains musulmans de Calicut et du Gujerat. Cette flotte est défaite dans trois rencontres successives et la dernière victoire des Portugais, obtenue devant Diu en février 1509, alors que les alliés de l'Égypte venaient de recevoir des renforts importants (avec, semble-t-il, des canonniers vénitiens), conforte l'installation du système des *cartaz*. Le sultan de Calicut, contraint de reconnaître la domination des Portugais, assiste en sous-main des pirates disposant d'une centaine de petits bâtiments rapides, montés par 30 à 40 hommes armés, qui s'embusquent dans des criques, attendant le passage des vaisseaux portugais, dont la venue est signalée par des guetteurs postés sur les hauteurs. Rapides, offrant peu de prise au canon, ils attaquent à l'abordage leur proie, surtout lorsque celle-ci est ralentie ou tire des bords. Ces pirates ne sont plus mentionnés après 1525{295}.

Le système des *cartaz* s'impose donc rapidement et ce pour diverses raisons. Il y a bien sûr la terreur inspirée par le comportement cruel des Portugais ; ceux-ci sont d'autant plus brutaux qu'ils sentent bien la faiblesse de leur position en Asie. Il y a aussi surtout la satisfaction des commerçants à cause de la disparition de la piraterie. Avant l'arrivée des Portugais chaque armateur devait s'organiser pour assurer la protection de son navire ; maintenant, il obtient la sécurité en achetant un *cartaz*, reçu pour un prix raisonnable. Le Mogol lui-même accepte de payer la taxe (à partir de 1581 les Portugais lui accordent la gratuité, cadeau diplomatique) pour le navire qu'il arme chaque année au départ de Surate à destination de La Mecque, afin d'y faire porter les pèlerins de sa cour.

En conséquence le blocus des ports égyptiens de la mer Rouge est efficace, ce dont témoigne le journal d'un bourgeois du Caire en mars 1514 :

> « Les mamelouks ne se gênèrent pas pour se plaindre au sultan, et l'on craignait un soulèvement général. Le port d'Alexandrie n'avait reçu aucun navire l'année passée ; aucun arrivage non plus au port de Djedda à cause des corsaires européens qui sillonnaient l'océan Indien ; il y avait bien six ans que des marchandises n'avaient été déchargées dans le port de Djedda. De même encore pour le port de Damiette{296}. »

Ainsi, grâce à l'instauration du *cartaz*, appuyé par la puissance de feu de leurs canons, les Portugais ont réussi à mettre la main sur ce courant

commercial de fourniture des épices, en particulier du poivre, de l'Orient vers l'Europe.

Ils laissent tout de même entrouverte la route du golfe Arabo-persique et des caravanes vers Bassora et Alep. Ils prennent le contrôle de l'île d'Ormüz, qui commande l'entrée du détroit, d'abord par un accord de vassalité marqué par le paiement d'un tribut auquel le sultan se soumet en 1507, puis la construction, l'année suivante, d'une forteresse, enfin par l'annexion pure et simple en 1515. Ormüz étant maintenant placé sous le contrôle des Portugais ceux-ci ne peuvent que souhaiter le maintien et le développement de son commerce ; sous leur autorité l'île devient le plus grand marché de l'Orient. Le régime du *cartaz* est maintenu, cependant les épices peuvent y entrer librement, sauf le poivre pour lequel il y a de sévères restrictions : il faut en effet assurer en priorité le chargement des navires portugais, en évitant une concurrence trop importante sur une épice qui représente à elle seule près des trois quarts de la demande des Européens. En maintenant entrouvert le passage du Golfe, les Portugais conservent l'appui des Persans et des Turcs, grands amateurs d'épices, et dont l'aide est utile contre les Mamelouks ; ils conservent aussi le courant d'échange des chevaux et des monnaies d'argent contre les cotonnades dont une grande partie transite par Goa.

La conquête de l'Égypte par les Turcs en 1517 rend moins nécessaire le blocus de la mer Rouge. Il est cependant maintenu par les Portugais, avec de fait l'accord des vainqueurs qui maîtrisent encore mal la navigation dans cette région et ne peuvent que souhaiter le maintien de la police maritime ; de même la prise de Bassora par les Ottomans en 1546, qui suscite beaucoup d'inquiétude à Goa et à Lisbonne, ne modifie pas l'organisation maritime, car les vainqueurs n'installent pas de flotte de guerre dans le Golfe. À partir de janvier 1543 la douane d'Ormüz est incorporée aux revenus de la couronne du Portugal et elle en est le principal chapitre. Encore une bonne raison pour favoriser le commerce d'Ormüz.

Retour des pirates (1620-1750)

Dès la fin du XVI^e^ siècle le monopole commercial de la fourniture des produits des Indes orientales à l'Europe par les Portugais est attaqué par les Anglais et les Hollandais. Les vaisseaux de ces deux puissances entrent

dans l'océan Indien et y pratiquent la course, puisqu'elles sont alors en guerre avec les puissances ibériques (l'Espagne et le Portugal sont placés sous l'autorité d'un seul et même souverain, quoique les deux couronnes demeurent séparées). En 1591, le Britannique James Lancaster conduit un raid contre les Portugais dans le détroit de Malacca et revient à Londres avec une cargaison de poivre ; une seconde expédition en 1601 est tout aussi heureuse. En 1602 le galion *Santiago* est capturé par deux Hollandais au cours d'une relâche à Sainte-Hélène. La trêve de douze ans signée en 1609 met fin pour un temps aux combats, mais la course reprend en 1621. En 1622, dans le sud de l'océan Indien, un Portugais soutient un long combat contre deux Hollandais avant d'être pris. En 1625, devant Sainte-Hélène, une fois encore, un bateau portugais est gravement endommagé par un Hollandais, mais ce dernier est capturé à l'issue du combat. Finalement les dommages infligés aux Portugais sont restreints{297} ; la principale conséquence est l'abandon de l'escale de Sainte-Hélène considérée comme trop dangereuse, ce qui rend universel le voyage en droiture avec des conditions humaines plus difficiles pendant la traversée.

L'entrée des Anglais et des Hollandais dans l'océan Indien a d'autres conséquences et celles-ci sont beaucoup plus importantes. En 1622 une escadre anglaise associée avec une armée persane enlève Ormüz ; cette place, détruite pendant le combat, est remplacée par celle de Bandar Abbas, située sur la rive voisine et fondée par le chah Abbas I^er^. À la suite, une escadre combinée anglo-hollandaise fait le blocus de Goa et empêche le départ des expéditions de 1623 pour l'Europe. Il est impossible que les puissances européennes nouvellement installées en Asie orientale sollicitent un *cartaz* auprès des autorités portugaises, cependant elles mettent en place une organisation analogue. Pour pouvoir armer un vaisseau dans un comptoir des Anglais ou des Hollandais (et plus tard des Français) il faut au préalable obtenir du conseil de commerce de ce comptoir un passeport reprenant les indications précédentes ; cette pièce autorise le bâtiment à porter le pavillon de la nation, donc à bénéficier de sa protection.

Au cours de la seconde moitié du XVII^e^ siècle et du début du XVIII^e^ siècle, les conflits maritimes opposant les Anglais, les Hollandais et les Français, ont des répercussions dans l'océan Indien, où les puissances pratiquent la course et capturent les bâtiments de leurs ennemis. Ainsi pendant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) les Anglais prennent sept navires français dont trois chargés en Chine avec une riche cargaison, tandis que les

Français capturent trois vaisseaux britanniques et surtout le florissant comptoir de Madras, opération corsaire tout à fait semblable à celle menée auparavant par Pointis à Carthagène et par Duguay-Trouin à Rio de Janeiro.

Le développement des rivalités entre les puissances facilite la réapparition de la piraterie. La conquête d'Ormüz par les Persans associés aux Britanniques conduit les Omanais à s'emparer en 1623 du fort portugais de Khor Fakkan. Ils prennent ainsi le contrôle de la rive occidentale du Détroit. Puis ils constituent une marine avec des vaisseaux construits à la manière des Occidentaux et expulsent les Portugais de Mascate en 1648. Ils pratiquent alors la course avec des raids contre les établissements portugais de Diu, Daman et Mombassa. En 1698 ils parviennent à s'emparer de ce dernier port et progressent le long de la côte africaine, prenant le contrôle de Pemba, Zanzibar et Quinoa. Ainsi les Portugais sont-ils contenus au sud du cap Delgado et conservent seulement Mozambique. En 1715, selon un témoin britannique : « La flotte de Mascate comptait un vaisseau de 74 canons, deux de 60 et un de 50 ; dix-huit navires de 32 à 12 [...] avec lesquels les Arabes de Mascate répandaient la terreur sur toutes les côtes du cap Comorin à la mer Rouge{298}. »

Les pirates de la côte Malabar renouvellent leurs activités à partir de 1620 avec des flottes de vingt à trente petits bâtiments. Ils s'opposent en particulier aux Britanniques et s'emparent en 1638 de deux gros vaisseaux dont ils emprisonnent les équipages. Après plusieurs incidents semblables, un accord de paix est conclu grâce à l'intervention du Zamorin de Calicut. Les Marathes, agriculteurs et marins devenus guerriers, établis au nord-ouest du Deccan, s'opposent aussi à partir des années 1620 à l'extension de l'autorité du Mogol. Réunis dans une structure « féodale », autour des chefs de quelques grandes familles, ils se placent sous l'autorité de l'une de celles-ci, les Sivadji, dont la parentèle prend une autorité croissante. Musulmans, ils acceptent les dotations de Delhi, mais refusent l'autorité de l'empereur, et manifestent leur opposition par des raids meurtriers de cavalerie à travers le pays, ainsi jusqu'à Surate en 1664{299}.

Ils développent aussi des activités de piraterie. Le littoral du pays Marathe s'étend sur environ 720 km sur la côte occidentale de l'Inde entre Daman au nord et Goa au sud, avec plusieurs ports dont les habitants vivent de la pêche et de cabotage. Il y a encore une activité de construction navale qui bénéficie du savoir-faire d'artisans ayant travaillé pour les Portugais et dont deux réalisations présentent des traits originaux, particulièrement pour

la piraterie, selon un officier de la marine de la Compagnie française des Indes :

> « *Palle.* Cette espèce de bâtiment à la quille courte, l'élancement de l'étrave considérable, et un nez ou bec qui s'allonge en saillie sur l'avant, comme celui des galères ; il tire peu d'eau et marche passablement, vent largue et vent arrière. On grée la palle comme les vaisseaux, selon leurs grandeurs, à trois, deux ou un mât [...]. Elles portent du canon en batterie et en chasse ou coursiers. Les pirates se servent des palles pour soutenir leurs galvettes lorsqu'ils attaquent quelques vaisseaux européens.
> *Galvette.* C'est une petite palle, qui ne porte point de canon en batterie, mais qui a toujours un ou deux coursiers de six à huit livres de boulet ; il n'y a que les pirates qui s'en servent à la côte Malabar, soutenus de quelques palles pour faire la guerre, et s'emparer des vaisseaux de toutes les nations sur lesquels ils croisent dans la belle saison sans distinction de pavillon{300}. »

Kanaji Angria, chef de la principale famille de la région littorale, adhère au mouvement des Sivadjis et développe cette force navale. Les Britanniques établis à Bombay sont particulièrement menacés, d'autant qu'en 1698 les Angrias s'emparent d'une île située au voisinage du port où ils se fortifient. En réplique, les Anglais établissent une flotte de vingt galiotes, la *Bombay marine*, et construisent une enceinte autour de la ville, puis ils montent à deux reprises, en 1717 et en 1722, des expéditions pour bombarder les ports des Marathes. Elles n'empêchent pas pour autant la poursuite de la piraterie. En 1724, puis en 1728, les Hollandais viennent par mer assiéger la principale place des Angrias, sans parvenir à la prendre. Kanoji Angria meurt en 1729 et laisse cinq fils qui se disputent sa succession. L'un d'entre eux, Tulaji, l'emporte finalement, prend le commandement de la flotte et multiplie les croisières. En 1749, les Angrias s'emparent, après un combat d'une dizaine d'heures, du *Restauration*, principal bâtiment de la flotte de Bombay, si bien que la direction de l'*East India Company* (EIC) demande l'envoi en urgence de quatre navires de guerre afin de protéger l'accès du port. Il y a encore une piraterie locale dans le golfe du Bengale. Ici le Mogol a installé au XVI^e^ siècle à Dacca une petite force de police pour faire respecter la tranquillité de la navigation sur les bras du Gange. Elle est toujours active au XVII^e^ siècle et réprime les agissements de deux groupes de pirates : d'une part les *Mugg*, nom donné par les Bengalis à des pillards locaux, à peu près décimés lors d'un grand combat en 1662 ; d'autre part les *Feringhi* ou étrangers, essentiellement des Européens installés dans une île près de Chittagong. Ils coulent la moitié de la flotte de Dacca lorsque celle-ci vient les attaquer en 1664 et ils demeurent très redoutables{301}.

Ils ne sont pas seuls. L'océan Indien connaît dans seconde moitié du XVII^e^ siècle un accroissement de la population de pirate européens Cette recrudescence est particulièrement marquée à l'issue des deux grands conflits maritimes de l'époque, la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et la guerre de la Succession d'Espagne (1701-1713). À la fin de celles-ci, le nombre des prises par les corsaires décroît parce que les marchands se déplacent en convois escortés ; il n'en est pas de même dans l'océan Indien, où il reste encore de belles opportunités. Pour la connaissance des agissements de ces pirates nous disposons de l'ouvrage de Charles Johnson (pseudonyme pour Daniel Defoe), *A General History of the Robberies and Murders of the most Notorious Pyrates*, publié à Londres en deux tomes en 1724 et 1728{302}. C'est une œuvre bien documentée, avec de fines notations psychologiques ; c'est aussi une œuvre de fiction et à ce titre elle doit être utilisée avec prudence.

Ce sont d'anciens corsaires anglais, hollandais et français, qui passent dans la piraterie, à l'instar de celui-ci :

> « [...] il avait cru possible de faire fortune, mais il se montra bientôt fatigué par un sort contraire. Il se mit à craindre aussi d'être renvoyé par ses armateurs que trop de frais pourraient lasser ; il se fut alors retrouvé sans embarquements, la réputation d'homme malchanceux lui collant à la peau. Plutôt que de courir le risque de la pauvreté, il décida donc de s'enrichir de manière moins licite puisqu'il ne pouvait y parvenir autrement{303}. »

Ils viennent d'à peu près tous des ports de l'Amérique du Nord et des Antilles. Ils se rendent dans l'océan Indien pour faire fortune et plusieurs y parviennent. Ainsi, un capitaine pirate prend-il à l'entrée de la mer Rouge un navire emmenant vers La Mecque des pèlerins appartenant à la cour du Mogol ; il leur fait payer une rançon d'un million de livres sterling (environ 23 millions de livres tournois). Chacun des hommes se trouvant sous les ordres d'un autre reçoit 3 000 livres sterling (70 000 livres tournois) après la prise d'un seul bâtiment de commerce{304}. Le capitaine William Kidd annonce à l'issue de ses campagnes une fortune de 8 000 livres sterling (200 000 livres tournois), estimation modeste puisque son trésor, retrouvé au début du XIX^e^ siècle dans l'île Gartner sur la côte est des États-Unis comprend plus de 200 barres d'argent et autant en valeur de pièces d'or, soit environ 20.000 livres sterling{305}.

Le nombre des pirates européens passés dans l'océan Indien est difficile à mesurer. En 1711, ils sont : « [...] tout au plus trente », selon Antoine Boucher, second du gouvernement de l'île Bourbon{306} ; en 1720, après

l'expulsion des derniers pirates des Antilles par la flotte de guerre britannique, ils sont 1 150 avec onze vaisseaux, selon le gouverneur de Pondichéry{307} ; en 1724, « [...] il ne reste plus qu'une quarantaine de ces malheureux, dégradés, sans vaisseaux », toujours selon Antoine Boucher{308}. Comment les corsaires deviennent-ils pirates et à quel moment choisissent-ils de gagner l'océan Indien ? D'après l'*Histoire générale des plus fameux pirates*, on peut distinguer trois situations. Soit le capitaine prend l'initiative. Ainsi Thomas Tew, envoyé depuis un port de l'Amérique du nord britannique pour faire la course sur la côte de l'Afrique au voisinage de l'établissement français de Gorée, avec instruction de s'en emparer, si possible, et de le détruire, réunit tout l'équipage peu après le départ et déclare aux marins que, jamais récompensés pour leur bravoure, ils doivent penser à eux-mêmes. Parfois c'est un autre officier qui a l'initiative et il fait débarquer le capitaine comme c'est le cas d'Henry Every à la suite d'une mutinerie. D'autres encore s'emparent d'un vaisseau par ruse, comme le fait John Bowen à Madagascar.

Une fois arrivés dans l'océan Indien, les pirates ont besoin d'une relâche avec un bon abri. En général ils s'établissent à Madagascar, grande île partagée entre plusieurs dominations locales, sans autorité centrale, ni établissements européens permanents. Le site le plus commode est l'île Sainte-Marie, située sur la côte orientale, à proximité d'une région productrice de riz et autres denrées alimentaires. Les captures sont généralement faites sur la côte occidentale de l'Inde, au voisinage des grands ports de Surate et Bombay, ou bien à proximité des détroits comme Bab-el-Mandeb ou Ormüz, plus rarement celui de Malacca, car il est éloigné de Madagascar. Les façons de combattre sont longuement exposées dans l'*Histoire générale*, par ruse ou intimidation. Si l'adversaire résiste, le pirate passe à l'abordage par l'avant ou par l'arrière, de manière à pouvoir éviter le tir des canons placés sur les flancs. L'idéal est de parvenir à engager son beaupré dans le gréement de l'autre vaisseau avant de lancer des grappins et de passer à l'assaut.

Pour pouvoir bénéficier pleinement du butin il faut parvenir à le vendre, d'où l'existence d'un réseau d'informateurs et de connaissances parmi les marchands indiens. Ils sont tout aussi bien reçus par les colons européens des Mascareignes. Le gouverneur hollandais de l'île Maurice les convie à faire de cette île un lieu de ravitaillement. À Bourbon, le gouverneur prend en 1709 un arrêt pour interdire aux habitants de faire du commerce avec les

pirates ; il est contraint de le renouveler en juin 1711, preuve qu'il n'est pas suivi. En outre les pirates bénéficient de complicité en Amérique. En 1700, le capitaine d'un bâtiment de New York écrit à son armateur : « En partant d'Amérique, après avoir touché au cap de Bonne-Espérance, j'ai été à l'île Sainte-Marie et j'y ai vendu vos marchandises en échange de 17 balles de mousseline, en partie fine, en partie grosse, de 24 balles de cotonnades blanches, d'une tonne de dents d'éléphant, de deux ou trois quintaux d'opium, d'une balle de cotonnades de couleur{309}. » En 1698, le gouverneur de New York est révoqué pour avoir donné trop facilement des commissions à des navires à destination de l'océan Indien. Les négociants des Antilles françaises sont aussi en relation avec les pirates de l'île Sainte-Marie et ils ont des correspondants à Bourbon.

Le développement de cette piraterie orientale préoccupe les gouvernements européens, d'autant que le Mogol leur fait connaître son mécontentement. Quelques bâtiments de guerre sont envoyés dans l'océan Indien pour y faire la police, mais ils n'obtiennent aucun résultat car les pirates sont informés de leurs mouvements et se cachent à leur approche. En 1701, lorsqu'un navire de guerre britannique se dirige vers Sainte-Marie, il observe une animation extraordinaire de pirogues entre cette île et la grande terre. Ce sont les pirates qui s'enfuient vers l'intérieur de Madagascar avec leurs femmes et leurs trésors, si bien que lorsque les Anglais débarquent ils trouvent seulement quelques navires échoués sur la côte. Cependant les pirates disparaissent progressivement après 1720. Beaucoup meurent dans les combats et ils ne sont pas remplacés puisque la course n'est plus autorisée après la paix générale instaurée en 1714. D'autres reviennent paisiblement en Amérique ou en Europe. En 1723, la monarchie française propose une amnistie à tous ceux qui voudront s'établir à Bourbon ; ceux qui n'accepteront pas cette occasion seront pourchassés, et s'ils sont capturés ils seront condamnés à des lourdes peines, jusqu'à la mort. Un an plus tard, en novembre 1724, le gouverneur de Bourbon constate qu'il ne reste plus sur l'île de Madagascar « qu'une quarantaine de ces malheureux dégradés, sans vaisseau, ne pouvant se soutenir et périssent de misère quoi qu'ils aient quantité de diamants [dont l'Inde est alors le premier producteur dans le monde] qui ne leur servent à rien pour se procurer le nécessaire à la vie, n'ayant par ailleurs une obole de comptant. Ils y étaient encore une soixantaine au commencement de cette année, mais dix-huit ou vingt se détachèrent dans une barque d'environ vingt-cinq tonneaux et vinrent par ici

demander leur amnistie{310}. » L'année suivante, en novembre 1725, le même gouverneur écrit au ministre :

> « [...] la plus grande partie [des pirates] ayant été massacrée et empoisonnée par les Noirs ou par eux-mêmes, ce sont les plus misérables d'entre eux qui sont restés sur l'île, du nombre desquels est le nommé La Buse qui a été un de leurs capitaines, qui après avoir dissipé ou perdu l'indigne fruit de sa piraterie a répondu à ceux qui l'escortaient ne vouloir profiter de l'impunité qui lui était offerte{311}. »

Fait prisonnier, il est conduit à Saint-Denis de Bourbon où il est jugé, condamné à mort, exécuté le 7 juillet 1730{312}.

La paix britannique (1750-1850)

À partir du milieu du XVIII^e^ siècle, les Britanniques prennent une autorité croissante tant sur le continent des Indes orientales que sur les mers bordières. Sur l'océan, ils sont en butte aux attaques des corsaires français. Durant la guerre de Sept ans, les Anglais s'emparent de trois bâtiments français sur la côte Coromandel, tandis que les corsaires armés à l'île de France prennent 45 navires du commerce local, mais appartenant à des Britanniques, et entrent dans la mer Rouge pour piller et détruire la factorerie anglaise de Bandar-Abbas. Les combats sont plus âpres encore durant la guerre de l'Indépendance américaine, les corsaires privés de l'île de France faisant 35 captures, tandis que les vaisseaux de l'État en font 63, dont 53 par la seule escadre de Suffren. Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire (1793-1810) la course est toujours aussi active (les hauts faits de Robert Surcouf sont bien connus). À l'île de France, elle rapporte 98 millions de francs, soit le double de celle de Saint-Malo pendant la même période. À partir de 1808, plusieurs frégates de guerre stationnent au Port-Louis et l'année suivante elles s'emparent de cinq vaisseaux de l'*EIC* avec leurs cargaisons de retour. Il est impératif d'éviter le renouvellement d'une telle perte susceptible de fragiliser l'édifice financier britannique ; aussi la conquête des îles Mascareignes est-elle décidée.

L'extension de l'autorité des Britanniques est accompagnée de l'éradication progressive de la piraterie. Les premières mesures sont dirigées contre les Marathes, qui menacent directement le port de Bombay. Pendant les années 1755 et 1756, une petite escadre de trois bâtiments bombarde les uns après les autres les établissements littoraux. Elle débarque ensuite des

troupes de marine et des cipayes placés sous le commandement de Robert Clive pour incendier les embarcations et achever la destruction des installations portuaires. Au début du XIX^e^ siècle, après la mort de Tipu Sultan et la fin des guerres contre les Français, les Britanniques peuvent entamer la prise de contrôle du pays des Marathes. En 1833, celui-ci est entièrement placé sous leur autorité, ainsi que toute la côte occidentale de l'Inde.

Au même moment ils interviennent pour arrêter le développement de la piraterie dans le Golfe. La puissance des Omanais a décliné au cours du XVIII^e^ siècle, principalement parce qu'ils ne peuvent contenir l'extension de l'autorité persane, qui leur inflige une grave défaite navale en 1742. Autre raison, les Omanais sont contraints d'accepter la tutelle des Britanniques, pour lesquels le contrôle de cette route est essentiel en particulier au moment de l'expédition française en Égypte. En 1798, ils obligent le sultan de Mascate à signer un accord de tutelle, sous la menace, en cas de refus, d'exclure ses navires des ports de l'Inde ; ils établissent en outre un représentant permanent auprès du souverain, et occupent l'île de Perim. Ils collaborent aussi avec lui à la répression de la « piraterie » des Al-Kawasim – les Européens parlent des « Joasmee » – qui menace la navigation dans le Golfe. Ces derniers, établis dans le port de Ra's-al-Khayma (ou Djulfar), attaquent les navires des Omanais et ceux des Européens avec des flottes de « boutres », embarcations de dix à trente mètres de long, munis d'un ou de plusieurs mâts portant chacun une voile trapézoïdale et possédant une petite artillerie. Rapides, maniables, habilement conduits, ils constituent une menace redoutable. En 1778, ils s'emparent d'un paquebot anglais et demandent une rançon avant de le rendre ; ils récidivent l'année suivante. Les Occidentaux parlent de « piraterie » ; les Kawasim répondent qu'il s'agit de « course », d'actes de guerre contre les alliés occidentaux du sultan d'Oman, dont ils refusent l'autorité, et contre des infidèles. Ce mouvement est donc à mettre en relation avec le courant Wahabite, qui se développe au même moment, et prône un retour à la pureté et à la simplicité de la foi islamique primitive, contre la culture européenne représentée ici par les Anglais{313}.

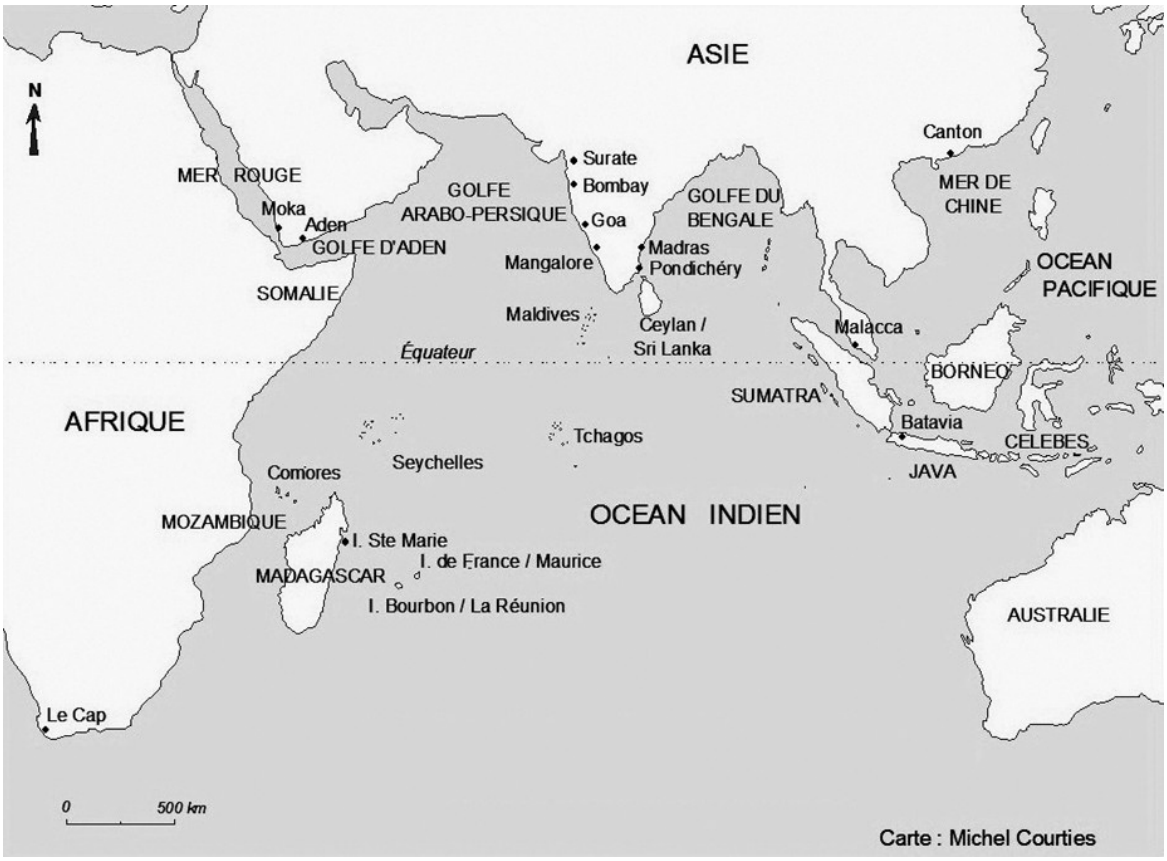
L'accord de 1798 renforce l'hostilité des Kawasim contre les Omanais et les Britanniques. Plusieurs bâtiments britanniques sont capturés et rendus contre des rançons ; en 1804, trois boutres venant de Ra's-al-Khayma attaquent le vaisseau du sultan de Mascate qui naviguait sur le Golfe et le

tuent. En 1806 le résident anglais dirige une action de répression contre les Joasmees ; il obtient un plein succès et ses adversaires s'engagent à ne plus attaquer les bâtiments portant le pavillon de l'*EIC*. Mais ils ne tiennent aucun compte de cette promesse et rien n'est changé. En 1809, une escadre de onze bâtiments de guerre, portant un régiment de troupes anglaises et 9 000 cipayes ainsi que des contingents de Mascate s'empare de Ra's-al-Khayma, rase la ville et incendie les 60 embarcations se trouvant dans le port. En moins d'un an, la flotte est reconstituée et les actes de piraterie continuent. En 1812, le sultan de Mascate monte une expédition, puis en 1816, à la suite de la capture de quatre navires à la sortie de Surate, les Britanniques en font autant, avec chaque fois le même insuccès. En 1817, les Kawasim, qui disposent de 64 boutres montés par 7 000 hommes ravagent les environs de Bombay et le gouvernement anglais décide de monter une grande expédition avec une escadre nombreuse et 12 000 soldats, britanniques, cipayes et Omanais, toujours contre Ra's-al-Khayma. La ville est prise et la flotte est détruite à nouveau, mais cette fois le gouverneur de Bombay prend de grandes précautions pour éviter le retour de la piraterie. Il impose aux sept cheiks indépendants de la « côte des pirates » la signature d'un traité de paix dont l'article premier dispose : « Le pillage et la piraterie doivent cesser immédiatement tant par terre que par mer. » Et l'article second : « Toute attaque, qu'elle soit par terre ou par mer et contre n'importe quelle nation, sans déclaration de guerre, est assimilée à une piraterie et ses auteurs seront considérés comme des ennemis de l'humanité ». Un consul anglais, établi à Bouchir, au milieu du Golfe, est chargé de veiller à la bonne application de cet accord.

Désormais, les Britanniques sont les maîtres de la navigation dans la région. Toutes les tentatives de la part des Joasmees pour reprendre la course se soldent par un échec car les Britanniques répliquent immédiatement. En 1835, pour permettre le bon déroulement de la pêche des perles, ils poussent à la signature d'une trêve maritime de six mois chaque année entre les sept cheiks. La « côte des pirates » devient alors la « côte de la trêve ». En 1853 les mêmes souverains signent un traité de paix perpétuelle, et en 1971, après le départ des Anglais, ils se groupent dans la fédération des Émirats Arabes Unis. La famille Kawasim dirige deux de ceux-ci. Les Britanniques interviennent également dans la partie orientale de l'océan Indien, où ils maintiennent la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et Banka contre les agissements des pirates, en

particulier les Bugis établis au sud de l'île de Sulawesi et à Macassar, ou bien les pêcheurs de la côte nord de Bornéo. Ici ce sont des flottes de *prao* multicoques avec une coque principale de 20 à 30 mètres de long et un flotteur disposé parallèlement ; ils sont mus par des rameurs esclaves (deux par rame) au nombre de dix-huit de chaque côté, ainsi que par une voile triangulaire. Ils sont montés par une cinquantaine de guerriers bien armés et bien entraînés qui mitraillent les ponts avant de passer à l'abordage. Lorsqu'ils sont groupés en flottilles, ils n'hésitent pas à attaquer des gros bâtiments munis de canons, tandis que les profits des prises sont partagés selon un accord préalable passé entre les combattants et avec les nobles ou marchands qui arment les vaisseaux.

En 1785 une force navale anglaise porte secours au sultan de Kedah contre les pirates ; en remerciement celui-ci concède la propriété de l'île de Pulau Pinang (devenue île du Prince de Galles) à l'entrée nord du détroit, et une base navale y est aménagée ; elle est très active jusqu'à la fondation de Singapour en 1819. Pour les pirates de Bornéo, l'initiative de la répression revient au « rajah blanc », James Brooke, placé à la tête du Sarawak en 1842. De 1844 à 1849, il parcourt la côte, entrant dans les baies et estuaires avec le *Dido*, bâtiment de guerre, accompagné de plusieurs autres navires européens et malais ; il bombarde les forts des pirates et il incendie leurs villages et leurs embarcations{314}. C'est la fin de la piraterie sur la côte nord de l'île. À partir du milieu du XIX^e^ siècle, la répression de la piraterie change de dimension avec l'adoption de la navigation à vapeur. D'autres techniques sont mises en œuvre.



Carte 11. Ports de piraterie dans l'océan Indien et mer de Chine
(XVI^{e}-XIX^{e} s.)

Piraterie en Asie orientale (XIV^e-XIX^e siècle)

Jean-Louis Margolin
Maître de conférences
Université d'Aix-Marseille
Institut de Recherches Asiatiques (IrASIA-CNRS)

Constances et variations dans le temps

La piraterie est attestée dans les eaux sud-est asiatiques au moins depuis le début du V^e siècle. Le pèlerin bouddhiste chinois Faxian notait alors qu'entre Ceylan et Java « la mer est infestée de pirates, et les rencontrer signifie périr »[{315}]. Dans les années 1330, si l'on en croit le marchand chinois Wang Dayuan, les choses n'avaient guère changé. Dans le détroit de Malacca – passage presque obligé entre golfe du Bengale et mer de Chine du Sud –, « les habitants s'adonnent à la piraterie ». Il précise la tactique : « quand les jonques voguent vers l'océan Indien, les barbares locaux les laissent passer librement, mais à leur retour [...] les marins préparent leur armure et des écrans rembourrés pour se protéger des flèches car, à coup

sûr, deux ou trois cents barques pirates les attaqueront pendant plusieurs jours. Parfois les jonques sont assez heureuses pour s'échapper, grâce à un vent favorable ; autrement l'équipage est massacré et les marchandises sont dérobées en un rien de temps »[316]. Il est des lieux qui semblent imposer les vocations : au tournant du dernier millénaire, le détroit de Malacca se signala à nouveau comme l'un des principaux théâtres de la piraterie contemporaine. Selon Éric Frécon, en 2000 – point haut de la décennie 1991-2001 en matière de flibuste planétaire –, 75 des 469 incidents pirates mondiaux recensés par le Bureau Maritime International y eurent lieu (et 257 pour l'Asie du Sud-Est prise globalement, soit 55 % du total mondial).

Il est bien difficile d'établir pour l'Asie orientale une chronologie même approximative des événements pirates, sur les quinze derniers siècles : on manque cruellement de documents, en particulier pour l'Asie du Sud-Est. Les meilleurs indices sont en fait indirects. L'archéologie sous-marine, de plus en plus active en ces mers généralement calmes et peu profondes, a désormais mis au jour un assez grand nombre de navires, et leurs cargaisons. Peu sont antérieurs au second millénaire, mais pour ceux-ci on note à la fois des effets de commerce riches et variés, circulant sur de longues distances, et, si l'on excepte les vaisseaux européens, une quasi-absence d'armements. On ne peut imaginer que cela ait correspondu à des mers infestées de pirates au point d'entraver considérablement le négoce. L'archéologie terrestre (par exemple à propos du Singapour des XIVe-XVe siècles) confirme l'hypothèse : les artefacts étrangers (surtout chinois, mais aussi indiens ou moyen-orientaux) y sont extrêmement nombreux, et donnent le sentiment d'économies plus « mondialisées » (ou plus précisément *régionalisées*) que partout ailleurs à la même époque.

On supposera donc que, la plupart du temps, dans la plupart des lieux, la piraterie constitua un phénomène relativement mineur – des gagne-petit aux moyens limités, à court rayon d'action. Par contre, on repère deux périodes de forte expansion de la piraterie. La première va du XIVe au XVIe siècle, et concerne surtout l'Asie du Nord-Est (Chine, Japon, Corée). Elle correspond au phénomène *Wakô* (« bandits japonais », mais le terme en vint à désigner un type d'activités illégales, contrebande en particulier, plus qu'un groupe humain particulier), qui vit l'émergence de flottes pirates capables de concurrencer celles des pouvoirs publics. La seconde s'étend du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe siècle, et est centrée sur les mers archipélagiques d'Asie du Sud-Est (Indonésie, Philippines, Malaisie actuelles). Centrée sur

les rafles d'esclaves davantage que sur les attaques de navires, son pouvoir de nuisance sur le grand commerce fut néanmoins considérable. Pendant toute la première moitié du XIX^e^ siècle, les flottes pirates écumèrent les abords mêmes de Macao, de Singapour et, de Hong Kong à partir de 1842. Si la puissance de feu et la rapidité des vaisseaux occidentaux les tinrent en respect (ceux-ci ne couraient un danger qu'en cas d'avarie grave, démâtage par exemple), le cabotage autochtone en fut fortement entravé, ce qui retentit sur la marche des affaires. Mais, pendant longtemps, les puissances européennes elles-mêmes furent impuissantes à adopter des contre-mesures efficaces. Elles furent amenées à des actions de grande ampleur, *in fine* victorieuses.

Il reste que certaines permanences spatiales ne laissent pas de frapper. On a déjà mentionné le détroit de Malacca, foyer d'exactions presque intemporel car lié à l'intensité précoce des échanges entre Asie du Sud et Asie de l'Est. Les îles Ryûkyû, à mi-chemin entre sud du Japon et Bas-Yangzijiang chinois, les îles Tsushima, marchepied entre Corée et Japon, constituèrent, des siècles durant, des bases d'attaque et des sanctuaires pour les flibustiers du monde sinisé. Plus curieusement, la modeste île de Jemaja, dans l'archipel des Anambas (à mi-chemin entre péninsule malaise et Bornéo), est mentionnée comme nid de pirates dans l'ancienne épopée malaise *Hikayat Hang Tuah*, dans la *Suma Oriental* de Tomé Pires (XVI^e^ siècle) et dans de multiples sources contemporaines. Le caractère stratégique de ces points de passage est évident. De plus, ils firent fréquemment l'objet de sous-administration et (pour le détroit) de rivalités constantes entre États riverains.

Deux hypothèses apparemment contradictoires ont été émises afin d'expliquer ces variations dans le temps et l'espace. La plus courante relie les poussées pirates aux basses pressions étatiques{317}. L'instabilité, les guerres, les crises renforceraient les propensions aux activités illégales et violentes, tout en suscitant un sentiment d'impunité – et comment le contester ? À l'inverse, on peut aussi remarquer que la soif de contrôle total des États forts génère diverses soupapes de sécurité, dont la contrebande et la piraterie – puisque le commerce légal est alors rendu très difficile, ou de peu de rapport. De même, dans l'ordre économique, si l'extrême pauvreté peut pousser aux comportements extrêmes (mais la piraterie nécessite une mise de fonds initiale...), l'appât du gain se renforce quand la richesse paraît à portée de main, et donc dans les périodes de prospérité. Ainsi, on constate

une forte coïncidence entre l'apogée du « vent pirate » Iranun et Balangingi, au milieu du XIX^e^ siècle, et la haute conjoncture représentée par la combinaison de la révolution industrielle européenne et du boom démographique chinois, qui touche à sa fin. En revanche, le phénomène correspond à un moment de relatif affaiblissement de l'hégémonie européenne sur mer, lié au délicat passage de relais des Hollandais aux Britanniques, et au déclin final des principaux États autochtones de l'archipel Indonésien. La grande piraterie chinoise, à peu près simultanée, peut être expliquée de semblable façon. Il en allait différemment de ses prédécesseurs Wakô. Ils apparurent et se développèrent principalement dans des moments favorables au commerce, mais côté chinois ils avaient à faire à un État fort, particulièrement au moment de la consolidation de la dynastie Ming (début du XV^e^ siècle), qui leur porta de rudes coups. Les Wakô prospérèrent cependant : ils tiraient parti du besoin d'échanges extérieurs de beaucoup de Chinois, tout en profitant de la quasi-disparition de tout pouvoir central chez leur principal partenaire, le Japon, alors au paroxysme de ses guerres féodales, et cependant en pleine expansion économique. Cela leur fournissait sanctuaires et débouchés aisés. On avancera donc que la combinaison, dans une même région, entre État fort et État faible, le tout en conjoncture haute, est probablement idéale pour les pirates. Nos deux hypothèses (« hautes » ou « basses » pressions étatiques) n'étaient finalement pas si contradictoires.

Qui sont les pirates asiatiques ? Quelles sont leurs victimes ?

Comme partout, on trouve parmi les pirates beaucoup de marginaux en tous genres. Marginaux sociaux, comportementaux, mais aussi culturels. Ainsi le fondateur de la « dynastie » Zheng, Zheng Zhilong, s'était-il converti au catholicisme sous le nom de Nicolas Iquan Gaspard, ce qui n'était pas trop commun dans la Chine du début du XVII^e^ siècle. Il eut avec une Japonaise d'Hirado un fils, qui devint le fameux Koxinga, conquérant de Taiwan.

Il ne faut cependant pas négliger que des marchands ou pêcheurs, en période de difficultés, pouvaient se convertir occasionnellement en brigands des mers. Si l'on en croit l'une des rares statistiques sur un groupe de pirates (230 arrêtés au Tonkin par les autorités de la province chinoise du

Guangdong, aux alentours de 1800), leurs âges s'étalaient de 14 à 68 ans, avec 33 ans d'âge moyen – ce n'est pas excessivement jeune{318}. Plus globalement, il semble que la piraterie en Asie n'ait que rarement fait l'objet de l'opprobre moral et de la stigmatisation sociétale dont elle souffrit en Occident (la notion d'*hostis humani generis* n'y est guère transposable). Les textes européens eux-mêmes portent la trace de l'admiration dont pouvaient faire l'objet de grands écumeurs des mers, tel le « prince des pirates », la Ma'dukelleng, devenu chef de l'État bugis de Wajo (Sulawesi){319}. On le verra, il est plutôt aisé pour un pirate d'être amnistié, voire promu par ses anciens adversaires. Souvent il n'en avait même pas besoin : il opérait au vu et au su de sa communauté d'origine, qui bénéficiait de ses prises – marchandises, travailleurs ou concubines. De jeunes princes, des guerriers prestigieux dans leur clan, des samouraïs des domaines du sud du Japon : tout cela faisait d'excellents pirates. Le nord et l'ouest de la grande île de Kyûshû voyaient prospérer des « seigneurs de la mer », nobles fieffés aux revenus essentiellement maritimes, regroupés pour soixante-dix d'entre eux à la fin du XIVe siècle dans une manière de ligue, le *Matsuratô*. S'ils n'étaient pas eux-mêmes des pirates, ils vivaient de leurs activités. Dans certaines sociétés austronésiennes (archipel de Sulu en particulier), le raid maritime put constituer une procédure d'initiation, tout comme dans d'autres la chasse aux têtes. Enfin, au XIXe siècle surtout, de riches commanditaires (négociants, mais plus encore sans doute petite et grande aristocratie locale) finançaient les raids, plus ou moins discrètement, escomptant de bons retours sur ces investissements à risque : les contrats comprenaient soit une clause de doublement de la mise (c'est-à-dire 100 % de profit), soit un principe de partage du butin, un tiers pour les financeurs, deux tiers pour les acteurs.

Une forte spécificité de la piraterie asiatique – comparable sur ce point à celle des Vikings – est sa concentration sur le pillage des côtes et des agglomérations, plus que des navires, même si ces derniers pouvaient constituer des prises de choix, tels ces navires coréens transportant en 1350 le produit des impôts de quatre préfectures. De plus, l'objet principal de ces raids, tout autant que l'obtention de biens, était la capture d'hommes, susceptibles de fournir des rançons dans le monde chinois, ou en Asie du Sud-Est d'être mis au travail, le cas le plus fréquent étant cependant la vente sur les marchés d'esclaves. En 1392, Imagawa Ryôshun, qui gouvernait le nord de Kyûshû au nom du *bakufu* (pouvoir shogunal), ne renvoya pas

moins de 1200 captifs à la cour de Corée, afin de démontrer sa bonne volonté{320}. Un peu partout, on se ravitaillait par le rapt en épouses et concubines. Ce tropisme terrien des attaques explique que des groupes d'assaillants qui ne venaient pas plus de la mer qu'ils n'y opéraient aient été qualifiés par les Occidentaux (mais aussi parfois par les Coréens) de « pirates ». Ce fut en particulier le cas des irréguliers chinois (dont les fameux Pavillons Noirs) qui sévissaient dans les années 1870-1880 au Tonkin et au Laos, autant par hostilité à l'expansion française que par esprit de lucre. Certains rejoignirent en 1895 la résistance des Taiwanais à la colonisation japonaise, ce qui n'est pas précisément un comportement pirate. En plein XX^e^ siècle, les prisons de l'Indochine coloniale regorgeaient de condamnés pour piraterie, qui n'étaient jamais montés sur un navire.

La piraterie se transforma parfois en racket. Ainsi, aux alentours de 1805, le lucratif commerce côtier du sel en Chine avait été pratiquement interdit aux jonques de l'État : pas moins de 270 avaient été incendiées. Il restait à proposer aux survivantes de les faire circuler en convois protégés par les navires pirates, au prix de 200 pesos espagnols par jonque (le peso frappé en bon argent du Mexique était alors devenu la monnaie des échanges d'une certaine importance sur tous les marchés d'Asie orientale et du Pacifique). C'est à partir des bureaux mêmes de la VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie* ou Compagnie des Indes Orientales) que Salvador Diaz, Chinois et catholique, avait à l'insu des Hollandais organisé vers 1625 pour le compte du pirate Li Dan un système de lettres de protection (ou « taxes d'eau ») destiné en particulier aux pêcheurs, moyennant le dixième de leurs prises{321}. Enfin, dans quelques cas, on chercha à s'emparer d'activités productives : en 1820, les pirates de Lingga investirent les riches mines d'étain de l'île de Bangka (à l'est de Sumatra), sans pouvoir y asseoir leur contrôle{322}. Il convient cependant de ne pas oublier que bien des pirates asiatiques, à l'instar de leurs lointains confrères des Antilles, eurent comme fonds de commerce les attaques de navires afin de les piller, et éventuellement de s'en servir. On l'a vu pour ceux du détroit de Malacca d'hier et d'aujourd'hui. Les pirates chinois du XIX^e^ siècle furent les seuls à capturer un nombre significatif de vaisseaux occidentaux. Mais les Européens, quand ils opérèrent dans la région des activités qualifiables de piraterie, s'en prirent à peu près exclusivement à des navires souvent eux-mêmes européens, ce qui les classe à part.

Il ne faudrait pas négliger les motivations extra-économiques de la piraterie. Comme pour toute opération guerrière, ou simplement risquée, elle assure à certains un prestige fongible en puissance, y compris politique. Pour certains États, musulmans en particulier (peu d'autres ont pratiqué la piraterie en Asie du Sud-Est), il s'agissait aussi d'une stratégie destinée à s'assurer respect (fût-il fondé sur la crainte) et monnaies d'échange. Cette dimension est particulièrement nette dans le cas des principautés Moros du sud des Philippines, en butte à l'expansionnisme du pouvoir espagnol de Manille, qui reposait plus qu'aucun autre sur les ordres religieux.

Aujourd'hui encore, le souvenir des razzias Iranun ou Moros, au XIX^e^ siècle, est vivace, et terrorisant, en des points aussi distants les uns des autres que les îles de Flores et de Buton, dans l'Est indonésien, que Cebu, dans le centre des Philippines, ou que les côtes de Madura, au nord-est de Java. La peur reste vive, et les envahisseurs surgis des flots symbolisent ce qui est sombre et cruel en l'homme. Comme en Méditerranée, certains villages restent divisés entre quartier côtier et agglomération principale, dans un lieu peu accessible (falaise, forêt...), parfois fortifié. Dans ces conditions, il est difficile de concéder à James Warren – grand spécialiste de la piraterie de Sulu – que « le terme « piraterie » [...] criminalis(er)ait des activités politiques et commerciales en Asie du Sud-Est que les populations maritimes autochtones avaient jusque-là considérées comme faisant partie de leur gestion étatique (*statecraft*), de leur adaptation écologico-culturelle et de leur organisation sociale{323}. » Qu'un phénomène soit courant, voire universel, n'implique ni que les populations concernées l'aient obligatoirement jugé acceptable, ni qu'il doive échapper au stigmate aujourd'hui attaché à son appellation – sauf à faire preuve d'un relativisme négateur de toute valeur universelle. Le même problème se pose en ce qui concerne l'esclavage, d'ailleurs organiquement lié à la piraterie en Asie du Sud-Est.

Des « pirates » très intégrés

Il reste que Warren n'a pas tort lorsqu'il souligne une caractéristique forte, et sans doute originale, de la piraterie en Asie orientale : son étroite association, dans la plupart des cas, à la politique étatique. C'est surtout vrai au sud-est du continent, où la mise en valeur de vastes ressources naturelles

se heurte constamment, jusqu'au milieu du XX^e^ siècle, au manque de bras (densités souvent faibles, insalubrité des zones de cueillette/cultures commerciales et de mines). D'où le recours usuel aux captifs : l'État angkorien, tout comme ses successeurs thaï et surtout birman, déportent en masse les populations vaincues ; les principautés thalassocratiques de l'archipel les moins puissantes organisent des raids côtiers, ou profitent de ceux menés par des communautés spécialisées, qui alimentent les marchés aux esclaves. Ainsi le sultan de Sulu entretint-il une relation symbiotique avec les Iranun. Le but était de recueillir en masse holothuries et nids d'hirondelles (entre autres) pour le marché chinois. Des chefs locaux de la côte nord de l'île de Ceram (ou Seram), dans les Moluques, n'hésitèrent pas à solliciter des pirates papous pour effectuer des raids chez leurs voisins et rivaux, et d'y ravager l'intérieur, en quête d'esclaves. Plus occasionnellement, d'autres sultans, à Bornéo en particulier, protégeaient les pirates ou leur prêtaient main-forte, quitte à en livrer quelques-uns si la pression britannique ou hollandaise se faisait plus vive.

Ce type d'association est moins évident dans l'ensemble Chine-Japon-Corée. On n'y manque certes pas d'hommes, et l'esclavage, au cours du dernier millénaire, y est beaucoup moins répandu. Mais la puissance même des États, assortie d'une méfiance quasi-constante à l'encontre des influences extérieures en tous genres, les amène fréquemment à réguler étroitement les échanges commerciaux, voire à tenter de les interdire complètement : Chine d'après les expéditions de Zheng He, au XV^e^ siècle, ou de la difficile installation de la dynastie Qing, dans la seconde moitié du XVII^e^ ; Japon des Tokugawa, à quelques étroites embrasures près. Au cours des années 1620-1630, les Hollandais de la VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*) firent tout pour obtenir un minimum de liberté de commerce en Chine : cadeaux de prix, négociations sans fin, acceptation de diverses restrictions, aide à la lutte contre les pirates, puis en désespoir de cause alliance avec ces derniers pour imposer par la violence des concessions aux autorités (ils attaquèrent conjointement en 1633 le grand port de Xiamen) – rien n'y fit, il leur fallut se replier sur l'île alors peu contrôlée de Taiwan{324}. Ils en furent chassés en 1661 par Zheng Chenggong (Koxinga), fils du chef pirate devenu grand officier des derniers Ming, qui s'était servi d'eux sans contrepartie. Il était cependant délicat de contrôler efficacement des milliers de kilomètres de côtes festonnées de centaines d'îles, et la propension à commercer était très vive dans des économies déjà fortement

spécialisées et parfois hautement productives. La piraterie, là, fut souvent avant tout contrebande, avec de fortes complicités dans les populations locales : guildes marchandes, *daimyos* (seigneuries autonomes) de l'île méridionale de Kyûshû, gouverneurs des villes et provinces côtières de Chine méridionale. Certains Européens pouvaient eux aussi rejoindre les groupes pirates. En 1865, quatre Portugais et un Espagnol furent ainsi condamnés à mort à Hong-Kong pour piraterie{325}.

Preuve de cette proximité : la piraterie chinoise est faite de va-et-vient de ses chefs, entre le commerce légal ou le service public et la forbannerie. Ainsi, entre 1539 et 1552, le puissant marchand Wang Zhi avait mis sur pied avec les autorités un consortium commercial assorti d'une flotte de protection contre les pirates. Mais, dépité du maintien de l'interdiction du commerce extérieur, il passa de l'autre côté, et regroupa quelque 20 000 Wakô sous sa direction. Il contrôla un moment la côte de la province du Zhejiang, et son réseau de forts/bases s'étendait en 1555 jusqu'aux abords du delta du Yangzijiang. Trajectoire inverse : Zheng Zhilong commença sa carrière comme chef pirate, mais le pouvoir chinois, ne parvenant pas à le vaincre malgré l'aide des Hollandais, jugea préférable de le coopter à un haut poste de l'administration en 1628 (il devient gouverneur-général de la province du Fujian en 1640). Quant à la « Dame Dragon » Zheng Yi Sao, elle se rendit aux autorités en 1810, mais fut amnistiée, hérita du titre de son mari, contribua à la capture des chefs des autres escadres pirates et vécut confortablement jusqu'en 1844. Son associé et amant Zhang Pao parvint en une décennie à se hisser dans les hauts grades de l'armée. Il se trouva enfin que la piraterie devint un instrument diplomatique un peu particulier. Ainsi, dans les années 1410, Sô Sadashige, seigneur des îles Tsushima, réorienta les razzias des côtes de la Corée à celles de la Chine, parce qu'il cherchait à améliorer ses relations avec la cour de Séoul.

La question des États et peuples « pirates »

Cela alla dans certains cas jusqu'à la construction de véritables États pirates. Fang Guozhen, profitant des troubles de la période de transition entre dynasties Yuan (mongole) et Ming, se créa une principauté *de facto* autonome de gens de mer, sur la côte de la province du Zhejiang, y compris

les ports majeurs de Ningbo et de Wenzhou, qui dura de 1348 à 1367. Le Chinois Limahong (ou Lim Hong), entre 1573 et 1575, avec 3 000 hommes, tenta de se tailler un royaume aux Philippines, et tout d'abord de prendre Manille. Pourchassé par une puissante flotte Ming, combattu par les Espagnols, ce fut cependant un échec. Mais le cas emblématique est celui de l'« empire » de la famille Zheng, d'abord strictement maritime, puis territorialisé, une vingtaine d'années, grâce à la conquête de Taiwan sur les Hollandais. On décèle là toutes les ambiguïtés du statut pirate en Asie : carrière du fondateur oscillant entre celle de grand commis impérial et de rebelle, et finalement prise d'indépendance par rapport à l'État central... mais au nom du loyalisme à la dynastie détrônée des Ming. Quant à l'activité maritime, une fois Taiwan maîtrisée, elle fut marquée de beaucoup plus de commerce régulier que de brigandage. Les Zheng, au total, contribuèrent puissamment à fluidifier et développer les échanges (entre Chine, Japon et Asie du Sud-Est, avec une forte participation des Européens), et firent un moment de leur domaine insulaire sa principale plaque tournante régionale. Alors que, à l'inverse, les Iranun ou les Moros tendirent à décourager tout commerce régulier.

L'énormité des moyens de certains groupes pirates en fait *ipso facto* des acteurs du monde des États. En Corée, au cours des dernières décennies de la dynastie Koryo, affaiblie par les invasions mongoles, les pirates japonais (aux rangs grossis de Coréens en rupture de ban) firent preuve d'une audace sans pareille. En 1377, ils se servent de bateaux de guerre officiels capturés pour leurrer les défenses côtières, et pratiquent la désinformation pour tendre des embuscades meurtrières – sur terre – aux troupes royales. En 1380, c'est une véritable armée de cinq cents navires qui débarque, cependant écrasée par le général Yi, futur fondateur de la nouvelle dynastie Choson. Les pirates n'ont pas dit leur dernier mot, occupant sporadiquement diverses villes et forteresses, et imposant aux autorités tant de les ravitailler (sous prétexte de compassion face à une prétendue famine au Japon) que de leur laisser vendre des objets volés en Chine (y compris des armes et des métaux précieux), au grand dam de cette dernière. Au moins les forbans se voient-ils interdits de construction navale en Corée en 1417.

En Chine même, les pirates attaquent et défont plusieurs unités de l'armée ; ils ne craignent pas d'affronter en 1418, à 7 000, la forteresse de Jinshan{326}. Il est ironique que l'empire des Ming, alors engagé dans les immenses expéditions maritimes de l'amiral Zheng He, ne soit pas capable

de protéger ses propres côtes. Quant aux flottes Bugis (cf. ce nom), elles se montrèrent à même d'appuyer des stratégies de prise du pouvoir, en divers points du monde malais, et de tenir en respect la puissante VOC. Le sultanat de Riau-Lingga, qui dominait autour de 1800 le groupe d'îles reliant le sud de la péninsule Malaise à Sumatra, fonda sa puissance économique et son poids stratégique sur la piraterie, même si ses souverains parvinrent à en sortir, et devinrent une fois installés à Johor (juste au nord de Singapour) les plus fidèles partenaires des Britanniques. Tout aussi impressionnants furent, un peu plus tard, les principaux regroupements de pirates chinois, dont les « rois » et « reines » pouvaient s'appuyer sur des centaines de navires et des dizaines de milliers d'hommes. Entre 1807 et 1810, la « Confédération » dirigée par Zheng Yi compta même mille huit cents navires de toutes tailles et 70 000 matelots, répartis en six escadres. Elle s'appuyait sur un certain nombre de villages côtiers, chargés du ravitaillement moyennant une part du butin. Zheng Yi Sao (ou Ching Shih), ancienne prostituée et épouse de Zheng Yi, lui succéda à la tête de l'escadre rouge, forte de trois cents nefs. Suivant les témoignages des quelques Européens capturés par les pirates chinois (celui d'un Mr Glasspoole, celui plus tardif de Fanny Loviot{327}), et généralement libérés contre rançon, un ordre strict règne dans les flottes : pas de violence inutile à l'encontre des prisonniers, bien nourris et bien traités ; les femmes sont généralement respectées, sous peine de mort ; celles qui ne peuvent être rachetées sont cependant parfois vendues comme épouses ou concubines, pour une somme modique, à un membre de l'équipage, ce qui conduit à des suicides. La débauche, et plus généralement les transgressions à la discipline, sont sévèrement punies – mais l'homosexualité semble avoir été répandue. Le partage des butins répond à des règles précises. Le tout est sanctifié par une multiplicité de rites religieux, sur les navires mêmes. Ce sont des villages flottants : épouses et enfants résident fréquemment à bord.

Peut-on aller jusqu'à évoquer des *peuples* pirates ? La question est délicate, ne serait-ce que parce qu'elle évoque les discriminatoires classements coloniaux (en Inde par exemple) en races « guerrières » (Gurkhas, Sikhs, Pathans, Rajpoutes...), « efféminées » (Bengalis), et même « criminelles » (certaines tribus mal soumises, la prétendue secte des étrangleurs *thugs*). De plus, on sait que les groupes pirates furent souvent ethniquement hétérogènes. Les Wakô, en particulier, au départ japonais, intégrèrent peu à peu de nombreux Chinois et Coréens, habiles à brouiller

leurs apparences et leurs identités pour dérouter leurs adversaires. Il est cependant frappant que, dans beaucoup de langues de l'Asie du Sud-Est insulaire, le mot « pirate » désigne en fait un peuple particulier – par exemple *Papua* dans les Moluques du XVII^e^ siècle. Plus tard, pour d'autres, ce fut *Balangingi* (en vieux makassarais) ou *Iranun*, sans parler des *Moros* pour les chrétiens des Philippines. Cependant, certains de ces peuples (les Moros, les Papous...) sont des agrégats récents, dont la spécificité commune la plus nette, justement, est de mener ensemble des actions pirates. Quant aux Balangingi, ils résultent de la fusion entre le petit groupe de pirates initiaux et une myriade de captifs de toute provenance. On peut aussi citer les *Orang Laut* (« gens de mer », en malais), qui en réalité se désignent eux-mêmes sous d'autres ethnonymes, et qu'en Indonésie orientale leurs voisins appellent plutôt *Bajau.* L'ethnicisation des pillards des mers constitue un phénomène au moins aussi courant que le virage d'un groupe ethnique précis vers la délinquance de masse.

Les Européens en Asie : des pirates d'un genre particulier ?

Les débuts de l'implantation hollandaise en Asie s'accompagnèrent souvent d'actes assimilables à de la piraterie d'État (si du moins l'on fait de la VOC un quasi-État, organiquement lié à celui des Provinces-Unies). Certes, on était en guerre avec la monarchie ibérique unifiée (1580-1640), mais la coutume était alors de séparer opérations militaires et commerce, qui continuait souvent entre belligérants. Or, dès 1603, les vaisseaux de la VOC, sur instruction, allèrent s'embusquer sur le canal du Mozambique (entre le continent africain et Madagascar), au plus étroit de la route des Indes, pour y attaquer tous les navires portugais. Certains marins néerlandais ayant été capturés par leurs adversaires, et exécutés à Macao, le Conseil de la VOC transmit un ordre de guerre totale, qui excluait les Portugais du genre humain, et se justifiait de la protection des populations insulindiennes : « armer et équiper les navires destinés aux Indes orientales contre l'hostilité et la tyrannie des Portugais, qu'ils y exerçaient non seulement contre les habitants des pays tombés entre leurs mains, mais aussi contre ceux des Indiens qui permettaient à nos pays de commercer, et qu'ils tyrannisaient et tuaient, au mépris des lois et coutumes de tous les peuples »[{328}]. La concrétisation la plus fameuse fut la capture de la caraque

portugaise *Santa Catarina*, à la cargaison exceptionnellement riche. Le célèbre juriste Hugo Grotius fut mis à contribution : son *De Jure Praedae Commentarius*, rédigé en 1605, justifie la prise de tout navire adverse en temps de guerre, et définit le mode de partage du butin. En 1614, les États Généraux des Provinces-Unies commissionnèrent l'ensemble de leurs navires en vue d'arraisonner et piller tout navire ibérique en Asie, alors même que la Trêve de Douze Ans (1609-1621) aurait dû l'empêcher. Au moins jusque vers 1625, la guerre de course fit rage aux alentours des Philippines. Elle fut étendue à leurs partenaires commerciaux asiatiques, essentiellement les jonques chinoises venant livrer de la soie à Manille, en contrepartie de l'argent d'Amérique hispanique. Hirado, où se trouvait la factorerie néerlandaise du Japon jusqu'à l'expulsion des Portugais de Nagasaki, servit principalement de lieu de recel de ces prises, jusqu'à ce que le gouvernement shogunal l'interdise, en 1621. Cela constituait aussi pour la VOC – alors en fort mauvaise passe financière – un moyen de s'assurer des gains extraordinaires : quelque dix millions de florins pour ses vingt premières années d'existence, soit environ cinq tonnes d'argent par an, la moitié de ce qui quittait la Hollande pour payer les achats en Asie (et par conséquent le tiers du financement de ses opérations courantes)[{329}]. Une fois Batavia (fondée en 1619) érigée en grand centre régional de commerce, ce furent les Hollandais qui redoutèrent les pirates, tout en s'en servant à l'occasion : on leur fit ainsi comprendre en 1627 qu'on ne verrait pas d'un mauvais œil l'attaque des nefs de commerce se rendant dans des ports concurrents de Batavia, de manière à drainer un maximum de trafic vers cette dernière. Entre-temps, la VOC s'était bâtie en Chine une réputation exécrable, ce qui contribue à expliquer la médiocrité constante de son implantation dans ce pays : au XVIII^e^ siècle, ce furent les Britanniques qui tirèrent le plus parti de sa réouverture au commerce.

La domination de Taiwan par les Hollandais, de 1623 à 1661, avec les faibles moyens humains qui étaient les leurs, passa par une entente avec les nombreux pirates chinois qui s'y étaient établis ou y relâchaient. Plusieurs figures douteuses furent intégrées à l'administration, y menant parfois double jeu, comme on l'a vu pour Salvador Diaz. En outre, des pirates « soumis » furent autorisés à s'installer, et parfois utilisés comme corsaires au service de la VOC, par exemple aux dépens des Espagnols de Manille. D'autres, y compris le grand Zheng Zhilong, pillèrent les jonques de commerce chinoises, en reversant une partie des dépouilles (argent et

navires) à leurs protecteurs néerlandais. Les menaces des Ming finirent cependant par contraindre la VOC à se retourner – provisoirement – contre ses comparses locaux. On a vu qu'elle forma en 1633 le projet un peu fou de profiter de la propension chinoise à offrir titres et privilèges aux pirates qu'on ne pouvait soumettre, sans comprendre que ce qui était accessible à des individus ne l'était guère aux représentants d'un quasi-État étranger, tel que la Chine voyait la VOC. Toujours est-il que le gouverneur néerlandais de Taiwan se félicitait en septembre du ralliement de quarante et une jonques pirates, alléchées par les promesses de pillage{330}.

Mais les Ibériques étaient-ils innocents du même type de comportement ? Vus par les marchands asiatiques, sûrement pas. Dès qu'ils le purent, les Portugais imposèrent en effet à tous les navires autochtones le système du *cartaz*, licence valable pour un itinéraire précis. Le document n'était guère coûteux, mais il contraignait à faire relâche dans un port contrôlé par l'*Estado da India*, et d'y payer des droits sur l'ensemble de la cargaison, même en cas de simple transit. C'était de plus l'occasion de vérifier l'absence de produits sur lesquels les Européens s'étaient arrogés un monopole commercial. Tout contrevenant courait le risque de voir sa cargaison confisquée{331}. Dans une région régie depuis toujours par le principe de la liberté des mers, et dont les États n'avaient pratiquement pas de forces navales, ce comportement fut sans doute jugé exorbitant. Les Portugais renoncèrent d'ailleurs à l'imposer aux abords de la Chine et du Japon, ne pouvant faire face aux représailles à prévoir de ces puissants États.

La lutte contre la piraterie

Bien souvent, on mit longtemps à organiser des ripostes appropriées à la piraterie. Les États autochtones étaient pour la plupart cruellement dépourvus de forces navales significatives (ce dont profitèrent aussi les Européens), car peu d'entre eux eurent une politique d'expansion maritime durable. Ne font exception que les sultanats d'Aceh (nord de Sumatra) et de Makassar (sud des Célèbes), ainsi que, sur le seul océan Indien, et de manière intermittente, ces puissances lointaines que sont le sultanat d'Oman et l'Empire ottoman. Ce qui ne signifie pas que les États asiatiques n'aient pas sévi à l'occasion : sur 63 prisonniers suspectés de piraterie et livrés par

l'éphémère pouvoir vietnamien Tay Son à la Chine, à la fin XVIIIe siècle, 62 furent condamnés à mort{332}. Malgré leurs lettres de protection du seigneur de Tsushima, vingt Japonais, convaincus de commercer des objets pillés en Chine, furent exécutés en 1409 par les Coréens. Le gouvernement impérial, jusqu'au XVIIIe siècle inclus, utilisa parfois des méthodes drastiques. Ainsi, Hongwu (1368-1398), premier empereur des Ming (et lui-même ancien chef rebelle), interdit-il toute navigation maritime privée et ordonna la construction de 660 navires de garde ; il instituait aussi un système de récompenses pour tout pirate tué ou, mieux encore, capturé{333}. Or, vers 1500, alors que la menace pirate avait beaucoup diminué, les garde-côtes étaient réduits au cinquième de leurs effectifs de 1400. De fait alors, contrebande et pillages reprirent à grande échelle après 1540... En 1703, un décret des Qing imposait la reconstitution des « groupes d'ancrage » (*aojia*), qui pratiquaient jusque sur mer l'auto-surveillance et la responsabilité collective. On était allé auparavant, au plus fort du conflit avec les Zheng, jusqu'à établir le long des côtes menacées un *no man's land* de quelques kilomètres de large, avec réinstallation forcée des populations.

Le puissant empire chinois préféra à plusieurs reprises faire jouer sa diplomatie, sommant les autorités nippones de sévir contre les pirates partant de leur territoire. Ainsi, en 1369, une ambassade reçue par Kaneyoshi, représentant de la Cour impériale du Sud, délivre une missive de l'empereur : « ... Si les pillages persistent, alors nous ordonnerons à nos marins de faire voile vers les îles, d'anéantir ces individus, de s'emparer directement du pays et de mettre son roi aux arrêts »{334}. La menace n'est pas tout à fait sans effet : Kaneyoshi renvoie avec sa propre ambassade soixante-dix Chinois capturés, se reconnaît vassal de l'empereur Ming, et reçoit en retour le sceau impérial de « roi du Japon ». Néanmoins, les Chinois ont bien du mal à suivre les arcanes de la politique du Japon de temps de guerre civile. Ils semblent ne pas avoir entendu parler de son empereur, et doivent lors des ambassades suivantes prendre acte de la victoire du Shogun (qu'ils dénomment lui aussi à tort « roi ») sur ses rivaux, dont Kaneyoshi. Nouvelles menaces en 1417, aux effets limités : c'est l'importante défaite pirate de Wanghaiguo, en 1419, où ils perdent un millier d'hommes, qui signe le recul de la vague flibustière. Les Coréens, pour leur part, préfèrent après quelques déconvenues traiter avec les véritables promoteurs des Wakô : les seigneurs semi-indépendants des côtes de Kyûshû. Du coup, les ambassades en Corée des potentats locaux nippons

se multiplient (plus d'une dizaine par an de 1408 à 1419), pour profiter des cadeaux à la clé – et parfois commettre diverses déprédations.

Quant aux Occidentaux, ils étaient autant handicapés par leur médiocre connaissance, jusqu'en plein XIX^e^ siècle, d'une géographie régionale particulièrement tourmentée, que par leur incapacité presque permanente à organiser des opérations conjointes. Le traité anglo-hollandais de 1824 (qui délimitait les empires coloniaux) prévoyait, premier en son genre, une lutte commune contre une piraterie alors plus audacieuse que jamais (article 5). Mais, là comme avant, les rivalités et les méfiances l'emportèrent. Les pirates, qui se jouaient des toutes théoriques frontières impériales, ne furent que rarement efficacement poursuivis. Dans le détroit de Malacca, il eût fallu que Londres et La Haye s'accordassent. Dans l'embouchure de la rivière des Perles, au sud de Canton, l'accord du Portugal et de la Chine étaient nécessaires à la mise en sécurité des approches de Hong Kong. Dans la région de Sulu, pire encore, Espagnols et Hollandais présentaient des revendications territoriales contradictoires, ce qui retarda les opérations finalement décisives des premiers, au cours des dernières décennies de leur présence aux Philippines. Enfin, les marchands asiatiques rechignèrent toujours à se regrouper en convois, plus aisés à défendre.

Les mesures à grande échelle les plus précoces furent celles prises par les Espagnols contre les Moros dans le sud et le centre des Philippines. De grands forts furent construits, ainsi qu'un réseau de tours de guet. Cependant, contre des assaillants particulièrement mobiles, l'atout le moins inefficace fut la constitution de milices et de petites flottes locales, qui permettaient la défense des populations, et parfois leur contre-attaque. La seule riposte décisive à la piraterie fut, *in fine*, d'aller s'emparer de ses bases, que ce soit par la force (comme aux îles Tsushima, où les Coréens prirent en 1419 de 129 navires et brûlèrent 1 939 maisons, tous les habitants étant considérés comme pirates{335} ; ou encore à Balangingi en 1848) ou par une pacification fondée sur des mesures de conciliation et de compensation : amnistie, concessions territoriales, aide financière... Les Européens n'en furent capables que tardivement, quand ils disposèrent de canons performants et de *steamers* (expérimentés en 1837 dans ces eaux pour la première fois par les Hollandais comme par les Britanniques, avec des résultats initiaux divers), ou quand leur contrôle sur la région (encore très limité au début du XIX^e^ siècle) se fut étendu. Le problème étant que les pirates rescapés tendaient rapidement à se reformer autour de nouvelles

bases, quoique avec un rayon d'action moins étendu, des opérations contre un même groupe s'étalaient parfois sur des décennies. Elles furent souvent facilitées par des défections, voire par une scission de la communauté dont les pirates étaient issus. Le « rajah blanc » de Sarawak, James Brooke, gagna ainsi en 1849 une bataille décisive contre les Iban, grâce à une force combinée anglo-Iban.

Une autre méthode, moins directe, était de s'attaquer aux débouchés des razzias – marchés d'esclaves, en particulier – et aux sources de l'armement des pirates. L'extension du contrôle territorial par les puissances coloniales (par exemple, entre 1851 et 1887, la mainmise espagnole sur Jolo, capitale de la région de Sulu, facilitée par le Protocole de Madrid de 1877, conclu avec les Britanniques, et les Allemands) et l'interdiction générale de l'esclavage entraînèrent le déclin définitif des opérations à grande échelle. Le contrôle des ventes d'armes fut tout aussi délicat à obtenir, en particulier sur ce marché primordial qu'était Singapour (également plaque tournante du trafic des esclaves au cours de ses premières années d'existence, après sa (re)fondation par Stamford Raffles en 1819). Les Britanniques craignaient toute restriction au dogme du libre-échange davantage que les exactions des forbans. Quant aux Hollandais – dont les territoires étaient les premières victimes –, certaines de leurs firmes étaient de gros vendeurs d'armes à Singapour, et leur consul se fit l'écho de leurs inquiétudes, lors de l'interdiction du libre commerce des armes à feu, en 1863... Ceci dit, on en fabriquait déjà dans la région au XVI^e^ siècle, avant même l'arrivée des Européens. Les principaux arsenaux autochtones étaient vers 1800 à Brunei (canons) et à Negara (sud de Bornéo) pour les armes légères{336}.

Si l'on considère des lieux précis, la lutte contre la piraterie fut terriblement lente et tâtonnante. Sur la côte nord de Ceram, où plusieurs ethnies se mêlaient (dont des Papous souvent pirates), la première expédition punitive de la VOC (à bord de galères *kora-kora* locales) remonte à 1619. En 1640, on parvint à imposer aux villages de la zone de ne plus recevoir de Papous, et de rompre tout lien avec eux. En 1653, une expédition de deux mois incendia une série de villages papous plus proches de la Nouvelle-Guinée. En 1673, plusieurs marchands papous furent arrêtés à Ceram, et relâchés contre la promesse d'arrêter la piraterie. En 1678 – mesure enfin décisive –, les Hollandais entreprirent de combattre la piraterie par la piraterie : des escadrons autochtones furent formés, et reçurent la promesse de 150 dollars par navire pirate capturé, la cargaison et

l'équipage étant laissés à leur libre usage. À partir de 1689, on constate enfin un déclin de la flibuste papoue (quatre de ses chefs furent capturés, et déportés au Cap), la réconciliation de la VOC avec le sultanat de Tidore en constituant un facteur important. Ceci dit, les envois de tribut (tous les ans ou tous les cinq ans, suivant les endroits) organisés par la suite conjointement par Tidore et la VOC ne furent souvent guère plus que de la piraterie d'État : la population effrayée s'enfuyait vers l'intérieur à l'approche de la petite flotte, les villages étaient pillés, des esclaves ramenés{337}. La piraterie connut un renouveau au nord de Ceram dans les années qui suivirent 1822, quand Raja Jailolo, qui prétendait au trône de Tidore, y établit sa base, d'où il attaquait les zones néerlandaises. Le colonisateur (la Couronne désormais) riposta de façon innovante : reconnaissance d'une principauté autonome autour du Raja, avec encouragement au « retour à la terre » des ex-pirates de la région, ses partisans. L'échec fut cependant patent, à la fois parce que les terres étaient marécageuses et difficiles à défricher, et parce que le Raja conservait des liens discrets avec des pirates en activité. La plupart de ses sujets s'enfuirent vers de meilleurs cieux, et le souverain fut destitué en 1833 par les Hollandais. Probablement sans que personne n'en soit conscient, une politique semblable avait déjà été tentée en Corée à la fin du XIV^{e} siècle : plusieurs groupes de pirates japonais avaient reçu droit de résidence et cadeaux pour prix de leur reddition. Mais, certains se révoltèrent ensuite et fuirent vers le Japon en commettant déprédations et enlèvements{338}.

La piraterie en mer d'Oman au XIX^e siècle

Guillemette Crouzet
Université Paris-IV-Sorbonne

Le 14 septembre 1809, une expédition britannique quitte Bombay. Environ 830 soldats européens, répartis en deux compagnies d'infanterie et assistés de 529 cipayes ainsi que de 250 *pioneers*, voguent vers le sud du golfe Persique et le détroit d'Ormüz. Ils sont renforcés par plus de 3 000 hommes à cheval tandis que huit bâtiments de l'*East India Company*, armés au total d'une centaine de canons, complètent la flottille. Après un arrêt à Mascate autour du 23 octobre, pour ravitaillement, l'attaque est menée contre Ras el Khymah que les Britanniques considèrent comme la principale cité pirate du Golfe et qui est alors un port prospère sous la domination de la confédération tribale Qawasimie.

Les opérations débutent le 12 novembre avec un bombardement de la ville d'une durée de trois heures. Le jour précédent, l'escadre avait investi la cité, après avoir brûlé entre 50 et 70 navires qawasimis ancrés dans la baie, au large des murailles fortifiées. Le 13 novembre, les troupes britanniques débarquent sur le rivage et donnent l'assaut à la ville qui se rend en quelques heures. L'escadre britannique met ensuite rapidement le cap vers

d'autres « repaires de pirates » situés du côté de la rive perse du détroit. Des opérations d'ampleur réduite, consistant principalement dans la destruction des flottilles des petits ports alliés du sultan qawasimi, sont alors menées. L'offensive est un succès. La flottille prend ensuite la direction de la côte perse, puis du littoral omanais. Début février 1810, les troupes peuvent regagner Bombay. La campagne est terminée. À l'issue de ces opérations, la situation est toutefois loin d'être stabilisée. Le Golfe a sans doute été « rouvert », en interaction avec la conclusion du traité d'amitié conclu avec la Perse, mais la puissance des Qawasimis subsiste. De là le lancement d'une seconde expédition punitive contre Ras el Khymah qui quitte Bombay le 3 novembre 1819.

Ce sont alors 1 453 soldats « européens » et 2 094 cipayes que l'on dépêche dans le Golfe sur des navires lourdement armés de la *Royal Navy* et de l'*East India Company*. De grandes quantités de provisions sont prévues. Le sultan de Mascate promet en outre de fournir 4 000 hommes qui marcheraient par voie de terre vers Ras el Khymah. Depuis 1809, la défense de Ras el Khymah est considérablement renforcée. La cité pirate est désormais protégée par un important système de fortifications. Des murs, hauts de 9 pieds et large de 3 {339} courent le long du rivage, tandis qu'une seconde ligne de fortifications protège la ville par le sud où un fort complète ce système défensif avec l'appui d'une série de petites tours fortifiées. Il semble que de 3 000 à 7 000 défenseurs sont assemblés dans Ras el Khymah en vue de résister à l'attaque. Le 3 décembre, les troupes d'infanterie de marine, ainsi qu'un certain nombre de canons, sont débarqués et se positionnent en batterie en vue de faire pression sur la cité pirate par l'est et l'ouest. Le 4, des hommes des 47e et 65e régiments infiltrent certaines des positions qawasimies, dans les palmeraies. Le 5 au matin, le bombardement de la ville débute, tandis que les troupes à terre continuent leur travail de sape du système. Les Britanniques se heurtent à une forte résistance des Qawasimis qui ripostent depuis les murs fortifiés. À huit heures du matin, le 8 décembre, la puissance de feu anglo-indienne parvient à entamer la ligne de défense qawasimie et les forces pénètrent dans la cité pirate qu'elles trouvent déserte. La plupart des Qawasimis ont pris la fuite durant la nuit. Il semble qu'un millier ait trouvé la mort dans les combats, tandis que les pertes du côté anglo-indien sont très faibles. Les opérations anti-pirates se poursuivent avec le siège de Rams et la prise de Rams – cité située au nord de Ras el Khymah. Le temps presse : la flotte doit quitter le

Golfe avant le début de la saison des tempêtes qui s'ouvre généralement entre le début et la mi-janvier. Le commandant en chef de l'expédition, Keir, joue alors un rôle déterminant, aidé par l'effet terrorisant de l'hyper-violence auparavant mise en œuvre.

Au tout début du mois de janvier, l'ensemble des sheikhs{340} arrivent au camp britannique pour se soumettre à son autorité. Il est exigé de ceux-ci qu'ils livrent aux Britanniques tous les navires qui, appartenant à leurs tribus respectives, ne sont pas « catégorisés » comme des bateaux de pêche, et qu'ils délivrent leurs éventuels prisonniers « indiens ». Le major-général ordonne ensuite que des patrouilles procèdent à des contrôles systématiques afin de vérifier l'application de l'accord. Les fortifications de Ras el Khymah sont rasées et un traité de paix est signé par les sheikhs. C'est le premier d'une série de traités permettant de faire du sud du golfe Persique une zone sous influence des Indes britanniques.

Comment les Britanniques, depuis les Indes, justifient-ils ces deux attaques ? Dans la correspondance de Bombay sur la période 1800-1809, le terme « attaque » revient de façon permanente, de la même façon que les Qawasimis sont stigmatisés comme étant « fanatiques ». À lire de nombreuses lettres, il semble qu'il ne se passerait pas un jour sans que des bateaux britanniques, décrits en train de pacifiquement commercer, ne soient attaqués par des pirates arabes : cargaisons pillées, équipages molestés... En 1802, il est question de « pirates redoutables » et de « situation perturbée », d'une sorte d'état de guerre endémique sur les mers. Les « pirates » paraissent au début du XIX^e^ siècle ne laisser aucun répit aux navires britanniques. Les tribus du Golfe sont décrites comme troublant jour après jour le quotidien économique de la région. Et la première expédition ne règle rien. Après 1809, Bombay et Bushire insistent sur le fait que les eaux du Golfe sont loin de connaître la tranquillité : la piraterie demeure endémique, voire plus virulente au point qu'elle rendrait le commerce impossible entre le Golfe, la Perse et les Indes. Ces pirates sont donc des entraves à ce qui est le plus précieux : la liberté des mers.

Que penser de ces faits ? Ils ont donné lieu à des débats historiographiques virulents. Niant les spécificités structurelles des sociétés du Golfe et de l'océan Indien, comme les Britanniques eux-mêmes le firent dès la fin du XVIII^e^ siècle, certains historiens, suivant littéralement les sources laissées par la puissance britannique et anglo-indienne, ont qualifié de « piraterie » des activités maritimes ne répondant pas à la stricte

définition de ce terme. Les autres au contraire ont avancé, en s'inspirant sans doute des *Subaltern Studies*, qu'un « crime » aurait été commis contre les tribus khalijiennes, qui n'auraient jamais été « pirates » et dont la « civilisation » aurait été violemment détruite par les Britanniques. Voilà pour les interprétations en présence. Pourtant, une autre lecture est possible.

Les sociétés maritimes du Golfe vivaient depuis des millénaires sur la mer et par la mer. Les sources évoquent sans cesse des cargaisons de poissons séchés qui étaient commercialisées. La pêche et le commerce des perles représentaient un secteur économique majeur qui employait des milliers de personnes durant presque la moitié de l'année, des marchands indiens aux Bédouins des oasis de la péninsule Arabique qui migraient vers le littoral pendant la période d'activité. Les populations se livraient de façon régulière au commerce et au transport maritimes, achetant – entre autres produits – du riz de Perse ou d'Inde, du café de Mocha ou encore des épices d'Inde. Le système de subsistance était probablement très tendu et les ressources autochtones très maigres : un peu de bois à brûler, mais qui ne suffisait pas, du poisson et des dattes. Des échanges inter-locaux fonctionnaient donc à une échelle réduite mais pouvaient aussi concerner tout l'espace du Golfe, car les économies locales étaient déficitaires pour certains produits de subsistance qu'il fallait aller chercher loin, voire très loin. Sharjah avait une flottille de 300 embarcations destinées à la pêche des perles qui rapportait à la ville entre 80 et 90 000 piastres chaque année, or seul le poisson se trouvait en abondance dans ses eaux ; la terre qui environnait la ville était jugée « stérile » ; les palmiers dattiers étaient rares, et c'est de Bahreïn et de Bassorah que venait la plus grande partie des approvisionnements comme le confirment les archives du *Board of Trade*. Certes, des familles de marchands avaient bâti depuis des siècles de véritables réseaux commerciaux transterritoriaux, grâce à cette complémentarité des espaces. Ces familles arabes ou perses, renforcées par des alliances multiples avec d'autres familles marchandes indiennes ou swahilies, pouvaient compter dans l'ensemble de l'océan Indien sur des relais gérés par leurs membres. Les marchands indiens, et surtout ceux installés à Bombay ou à Mascate, disposaient de fortunes considérables et d'un rayonnement commercial puissant. Mais, une nouvelle fois comme le révèlent les sources, c'est l'ensemble des populations du Golfe qui se livrait aux échanges marchands. Nombre d'ouvrages ont, dès le XIX^{e} siècle, mis en valeur la tradition maritime du Golfe : la mer, dans cet univers, était

devenue comme une sorte de pont, bâti par des siècles d'échanges commerçants et les pratiques des réseaux de négociants originaires de la péninsule Arabique, de Perse, d'Asie centrale, d'Asie du Sud ou de l'Afrique, un pont consolidé par de constants mouvements d'hommes et de marchandises.

Ici, la mer n'était pas une « coupure », mais bien un liant conditionnant le mode de vie et de survie même des sociétés littorales. Les archives livrent l'image d'une mer où des bateaux sont perpétuellement en mouvement : ils voguent de rive en rive, mouillent dans les criques et baies, s'arrêtent brièvement dans les ports de Mascate ou de Bassorah. Là est le quotidien des hommes du Golfe qui naviguent sur les eaux de l'océan Indien, de la mer d'Oman et du Golfe au rythme des vents de mousson. Le 15 avril 1809, dans une lettre, le secrétaire du gouvernement de Bombay, qui cherche, écrit-il, un moyen de remédier à la violence sur les eaux du Golfe, propose d'empêcher « les pirates » de venir dans les ports du Casara et du Malabar{341} ; ils s'y approvisionnent en bois de construction pour leurs boutres, susceptibles d'être transformés ensuite, toujours selon le secrétaire, en de redoutables vaisseaux pirates. Cette lettre dépeint ces échanges caractéristiques, entre le Golfe et l'Inde, de l'économie khalijienne. Le bois est absent dans le Golfe, si l'on excepte celui des palmiers dattiers.

Telle est la donnée fondamentale à rappeler : la violence est présente dans ce monde qui connaissait une véritable culture transterritoriale de l'espace, conditionnée non seulement par les exigences de sa subsistance mais aussi par sa situation de plaque tournante. Si les Britanniques sont si sensibles à l'insécurité des voies maritimes, est-ce parce que celle-ci serait en progression ? La réponse est difficile à donner. Dès le mois de décembre 1778, un brick appartenant à la Compagnie est capturé après trois jours de combat contre six *dhows* qawasimis. Le mois suivant, le *Success*, navigant de Bassorah à Mascate, est pris en chasse par 10 *dhows* et parvient difficilement à leur échapper. Un mois après, une nouvelle attaque donne lieu à un engagement de vingt-cinq minutes. Le thème de l'« invention » britannique de la « piraterie » doit ainsi être reconsidéré. Sa configuration historique en tant que placage d'une réalité exogène est trop simple en quelque sorte, ou plutôt trop réductive.

Il ne faut pas oublier en premier lieu que les économies maritimes anciennes étaient particulièrement sensibles à la conjoncture économique, mais aussi à certains changements environnementaux qui pouvaient peser

sur cette conjoncture. Songeons aux vents de mousson et à leurs influences sur la navigation, ou encore à la richesse fluctuante des ressources halieutiques. Pourrait être suggérée l'hypothèse selon laquelle la situation économique se serait tendue dans le Golfe dans les premières années du XIX^e^ siècle, ou du moins qu'une tension plus marquée aurait été perceptible alors – dans la mesure où les tensions devaient, malgré tout, être une constante. Du fait de difficultés mettant en cause la survie des sociétés littorales auxquelles ils appartenaient, les marins et les pêcheurs d'hier auraient été entraînés à partir à la recherche d'autres ressources, ou de ressources complémentaires : ils seraient devenus « pirates » parce qu'ils seraient rentrés plus activement dans un système concurrentiel dans lequel le seul moyen d'exister était, plus ou moins occasionnellement, la violence.

Mais de quelles difficultés s'agirait-il ? Il est possible que les années 1800-1810, répétant les vicissitudes des décennies antérieures, aient été difficiles pour les sociétés bordières du Golfe. Une succession de mauvaises récoltes de perles – les archives soulignant l'irrégularité de ce qui est une quasi mono-activité – pourrait avoir précipité les habitants des littoraux dans une situation de stress économique. Il est certain que ces littoraux, tant de la rive arabe que de la rive perse, ont été soumis à des variations climatiques plus ou moins marquées qui ont pu affecter le régime, la direction et la force des vents, et entraîner des modifications dans l'évolution des flèches sableuses et des cordons littoraux. La pression de l'homme, peut-être accrue sur le milieu{342} par l'effet d'une surconsommation du bois de feu ou d'un pacage des ovins intensifié, a pu aussi déstabiliser les équilibres fragiles des installations humaines littorales. De multiples paramètres pourraient ainsi être intervenus sans que des indices probants les confirment. Le Golfe reçoit tout d'abord de très faibles quantités d'eau douce, avec des précipitations indigentes et des organismes fluviatiles à débits irréguliers. À quoi vient s'ajouter l'évaporation, très forte en été et favorisée par le fait que le Golfe est une mer épicontinentale, sauf dans le golfe d'Oman. Ce phénomène détermine une forte salinité qui, si elle est trop élevée, nuit au développement des ressources halieutiques. Or, ces ressources qui constituent la base de l'alimentation sont aussi, avec les dattes, les perles, le lait de chèvre, au cœur des activités commerciales. Si les pluies apportées par la mousson se raréfient plusieurs années de suite, les sociétés voient leur écosystème déjà sous tension – du fait de la dominante aride du milieu terrestre – sur-fragilisé. De plus, des phénomènes

de rupture ou d'irrégularité accentuée des vents de mousson peuvent aussi déréguler ou perturber les circulations commerciales entre le Golfe et l'océan Indien et vice-versa. Les vents qui soufflent d'avril à octobre lors de la mousson de nord-est permettent aux *dhows* partant de Bassorah d'atteindre le subcontinent indien ; ceux qui soufflent durant les six mois suivants autorisent le retour. Si ce régime est bouleversé, les échanges deviennent difficiles ; d'où une possible reconversion dans des activités de prédation compensatrices.

Il est impossible de trouver des marqueurs évidents de tels bouleversements éco-systémiques au début du XIX^e^ siècle, mais l'hypothèse doit être avancée. Elle permet en effet de comprendre pourquoi l'économie de prédation sur la mer, qui préexistait sans doute de manière ponctuelle parce qu'elle autorisait des stratégies d'ajustement nécessaires à la subsistance même de ces sociétés, se serait alors singulièrement amplifiée le long de certains espaces littoraux. De comprendre également pourquoi les Britanniques en viennent à se focaliser sur la question de la « piraterie ». Disons que, hors de toute intention de « criminalisation » ou de « décriminalisation » des Qawasimis, le regard livré par les archives britanniques serait le témoignage, à travers la dramatisation d'une montée en puissance de la « piraterie », d'une situation de perturbation socio-économique marquée. Ces difficultés auraient déterminé des rivalités accrues dans les eaux du Golfe, avec, de la part de la tribu implantée stratégiquement sur le détroit d'Ormüz, la volonté de contrôler de manière plus serrée les mouvements maritimes, afin d'entraver la concurrence, ou pour s'approprier les biens qui circulaient. Cette hypothèse n'exclurait pas que la violence, dans le monde de l'océan Indien, ait été intégrée, trans-séculairement, dans des usages de la vie maritime, ainsi que dans les jeux plus ou moins régulés de la compétition économico-politique.

D'autres faits, avérés cette fois, pourraient venir renforcer cette lecture. Divers événements dans la péninsule Arabique, liés en particulier à la montée en puissance du wahhabisme, entraînent à la même date la migration de populations bédouines vers le littoral et peut-être des déséquilibres sur le plan des ressources disponibles. Ces migrants sont eux-mêmes à la recherche d'une forme de sécurité, mais ils sont aussi désormais privés de leurs moyens habituels de subsistance, loin du désert, de ses routes caravanières et de ses oasis. Autre facteur de stress pour les sociétés littorales et autre facteur d'adoption de postures violentes réactives. Le plus

important est ailleurs. Les Qawasimis se retrouvent dans ces années intégrés dans un jeu plus complexe. La puissance du sultanat de Mascate s'affaiblit du fait de querelles de succession. Pourquoi ne pas supposer que les interventions « pirates » des Qawasimis contre des navires opérant depuis Mascate, ou des navires britanniques, participent de la stratégie d'une tribu qui s'avère être une véritable puissance émergente ? S'affaiblissent alors, dans le Golfe, les pouvoirs qui jadis contrôlaient les mers : l'Empire ottoman et la Perse qadjare. Ces puissances régulatrices connaissent un déclin notable, ce qui a entre autres conséquences que leurs marines sont désormais absentes des eaux du Golfe, laissant ainsi le champ libre à des compétitions entre des micro-pouvoirs locaux agressifs. Un affrontement larvé pour la maîtrise des îles, des détroits et des points stratégiques est alors indéniable. Entre Ras el Khymah et Mascate, une rivalité pour le contrôle du détroit est perceptible et un des indices de cette rivalité apparaît dans des arraisonnements de bateaux en provenance ou en direction de Mascate.

Pour comprendre la montée en puissance des Qawasimis à l'orée du XIX^e^ siècle – en parallèle d'une tension sur les disponibilités alimentaires –, doit surtout être pris en compte le fait que ces derniers ont cherché, en passant à l'offensive dans le détroit, à profiter de l'avantage que leur donnait, à partir de 1804, la crise de succession que traversait Oman après la mort du sultan Bin Ahmad. On le voit, dans ce contexte, un vide est créé dont cherchent à tirer parti les Wahhabites et les Qawasimis, pour agrandir leurs espaces respectifs de domination. Les années précédant l'intervention britannique sont des années d'incertitude car chaque protagoniste joue un jeu instable. On peut avancer que la politique britannique aurait eu pour objectif de mettre un terme à ce caractère mouvant des positions, de tenter de les fixer, afin d'éviter de voir le détroit d'Ormüz et le sultanat d'Oman être hors de tout contrôle.

Dans un contexte de recomposition sans cesse recommencée de la domination spatiale sur terre et sur mer, et de pressions économiques et démographiques, les populations du Golfe se seraient tournées davantage vers la mer afin de subvenir à leurs besoins vitaux. Or ces besoins déterminaient une concurrence de plus en plus vive, voire une violence plus ou moins systématique. Il est donc fort possible, répétons-le, que les indignations britanniques n'aient pas été que des projections idéologiques destinées à être instrumentalisées, et qu'une conjonction des

bouleversements ait incité les habitants du Golfe à se livrer à des attaques sporadiques sur des navires. La « piraterie » ne serait pas une « invention » des Britanniques. Sans aucun doute, des attaques ont eu lieu, mais probablement en nombre plus limité que ceux-ci ne l'affirment, à la fois à l'intérieur et hors d'une « culture » endogène qui les aurait produites et systématisées.

Pour progresser dans le raisonnement tout en maintenant un point de vue *subaltern*, changeons la focale. Comparons maintenant ces pratiques avec celles des populations vivant de la mer en Asie du Sud-Est. La question d'une piraterie endémique dans ces espaces est souvent soulevée et les controverses historiographiques sont également nombreuses. Retenons un exemple. Paola Calanca a étudié la piraterie et la contrebande au Fujian, dans un monde maritime où les habitants, du fait de la pauvreté des plaines littorales, vivent principalement de la pêche et du commerce, selon un schéma assez « similaire » à celui décrit pour le Golfe{343}. Les sources permettent de détecter depuis le XVII^e^ siècle des moments où la piraterie est seulement endémique. S'y opposent des phases où les attaques se font plus nombreuses. Ces variations plus ou moins courtes traduisent celles de la conjoncture économique : lorsque la pêche est très mauvaise ou que le commerce est plus difficile à cause de troubles récurrents dans l'environnement de la mer de Chine, la piraterie paraît constituer un recours, un refuge économique. Par ailleurs, comme dans le Golfe, la conjoncture politique est aussi à prendre en compte : la présence de pirates dans les eaux de la mer de Chine est inversement proportionnelle à l'existence d'un état fort, capable de contrôler les périphéries que sont les plaines littorales du Fujian. Sous les Ming, la piraterie et le banditisme littoral semblent quasi inexistants, en raison d'une surveillance serrée des côtes et d'un véritable effort législatif de régulation de l'activité maritime. En revanche, les patrouilles littorales se raréfient et les actions de piraterie croissent lorsque le pouvoir central chinois connaît une crise politique ou économique, ou bien s'il est appelé à réguler d'autres formes de contestation de son autorité et à opérer des concentrations de ses troupes, en particulier à l'intérieur des terres.

Cette mise en perspective comparatiste avec les sociétés d'Asie du Sud-Est aide à mieux évaluer la façon biaisée dont les Britanniques comprenaient l'organisation structurelle des tribus du Golfe. Les sources insistent sur le pouvoir du sheikh de Ras el Khymah, auquel d'autres tribus

auraient prêté allégeance. En 1806, son emprise territoriale se serait étendue à l'ensemble de la péninsule du Musandam jusqu'à Khor Fakkan. Des territoires sur la côte perse, à la hauteur de l'île de Kharrack, auraient également été placés sous son contrôle, de manière plus ou moins temporaire. Au total, entre 18 et 20 000 hommes auraient obéi à ce sheikh, qui disposait d'une importante flotte, estimée en 1806 à 200 navires. Mais il faut bien voir que les Britanniques commettent une erreur d'appréciation à propos des structures tribales du Golfe. Les Qawasimis ne constituaient pas en effet « une » seule et unique tribu : il s'agissait d'un ensemble de tribus, liées par des alliances diverses qui fluctuaient au cours du temps. Plus important, les Britanniques accusent aussi les Qawasimis d'un crime économique impardonnable : avoir institué une taxe au passage du Ras Musandam, du détroit d'Ormüz donc.

Il nous est difficile de déterminer, en l'absence de sources autres que celles laissées par la puissance britannique, si cette taxe existait réellement et qui en percevait les bénéfices. Il est possible que l'Imam de Mascate et les Qawasimis aient tiré des revenus de leurs positions stratégiques, comme gardiens du Golfe, le premier sur les rives de la mer d'Oman, les autres à l'entrée du détroit d'Ormüz. Il est encore et surtout possible que se soit développée une situation de concurrence entre les deux thalassocraties qui se serait concrétisée, de la part des Qawasimis, par une politique de coups de force destinés à briser l'emprise maritime omanaise – abordages et pillages de bâtiments. Une politique « d'intimidation » donc, d'autant plus nécessaire qu'il y aurait eu une situation de stress économique. Mais rien n'est moins sûr que la conversion des Qawasimis au wahhabisme, et il faudrait plutôt estimer que ces derniers, en fonction d'alliances qui se font et se défont et qui répondent à la logique de leurs intérêts propres et de l'évolution des rapports de forces régionaux, collaborent tantôt avec les Wahhabites et tantôt avec Mascate. Ils jouent ainsi leur propre jeu alors que les Wahhabites représentent une menace pour le sultan omanais, multipliant depuis la péninsule Arabique des incursions sur son territoire.

Une épistémologie comparative est ici utile. Denys Lombard, à propos des sultanats malais qui devinrent très puissants au XVIII^e^ siècle après le retrait des premiers acteurs européens – les Portugais et les Hollandais –, a souligné que les « réseaux asiatiques », qui s'étaient reconstitués aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, lors du « grand choc impérial », furent finalement brisés par l'expansion impériale britannique. En témoigne l'action de James Brooke, le

plus célèbre des « White Rajas »[{344}]. Mais, avant ce « choc », les sultans malais tiraient leur fortune du contrôle qu'ils exerçaient sur les détroits d'Asie du Sud-Est dont ils affermaient les douanes et les taxes de passage. Ils étaient à la tête de véritables empires maritimes ramifiés, illustrant la fragmentation politico-géographique de l'Asie du Sud-Est. Ces constructions mixtes, continentales et maritimes, ces empires commerciaux d'Asie, comme les sultanats du Brunei, de Sulu et Mindanao, mais aussi de Johore aux frontières floues et fluctuantes, étaient extrêmement complexes. Leur force reposait sur la maîtrise de détroits et de ports, mais aussi de rivières qui leur permettaient d'avoir accès aux terres riches d'une riziculture intensive. Parfois qualifiées de « thalassocraties », ces constructions représentaient des sortes d'« hapax » pour les Occidentaux, des structures jamais rencontrées auparavant. Leurs rivalités sur les mers étaient bien sûr fortes. Elles se manifestaient par la présence dans les détroits de groupes divers, parfois appelés « nomades de la mer », les Sama, les Tausug de l'île de Jolo, les Tolébo dans les îles de Halmahera et Morotoi et enfin les Orang Laut du côté de Johor, qui se battaient pour la « possession » de l'espace maritime et de ses axes stratégiques. Aux protagonistes de ces combats, les Occidentaux, Hollandais et surtout Britanniques, appliquaient le qualificatif de « pirates ». Ils désignaient une nouvelle fois par ce terme un mode d'être à la mer, propre non seulement à ces populations mais aussi à ces « thalassocraties » maritimes. Ne faudrait-il pas en déduire que la croissance du fait « pirate » dans le Golfe pourrait s'expliquer, par des rivalités thalassocratiques, pour lesquelles la violence prédatrice était le marqueur de la dynamique de puissance, entre protection et conservation ?

Au terme de ce court essai comparatiste, la question doit être reposée : les sociétés bordant le Golfe furent-elles pour certaines des sociétés « pirates » ? La réponse pourrait être sans doute négative, si l'on se réfère au long terme et aux modes d'organisation politique et économique de sociétés qui vivaient de la mer et de ses ressources selon des formes spécifiques d'exploitation et avec des habitudes qui pouvaient intégrer plus ou moins occasionnellement l'arraisonnement et le pillage. Il ne faut pas pour autant exclure qu'à certains moments (tensions diverses, raréfaction des ressources, pression démographique, concurrence accentuée...), la prédation pouvait prendre un caractère plus systématique, et ce fut sans doute le cas sur la fin du XVIII^e^ et au début du XIX^e^ siècle. De plus, ces pratiques s'inséraient dans un cadre compétitif entre de petites puissances en

développement, qui n'hésitaient pas à user d'actes d'intimidation très violents.

Fin XVIII^e^ - début XIX^e^ siècles, il y eut ce qui s'apparente, sous le regard européen, à un « moment pirate », dans le monde khalijien. Ce moment n'avait rien sans doute d'exceptionnel dans l'histoire du Golfe et de l'océan Indien où, dans des contextes précis, lorsque des équilibres semblaient devoir se rompre entre acteurs économiques ou politiques, des « cultures de résistance et de déconnexion » pouvaient fonctionner. Les Britanniques purent facilement proclamer que leur intervention dans le Golfe était destinée à détruire une « piraterie » qui, dans leur dispositif rhétorique, constituait un obstacle à la libre circulation sur les mers et s'avérait être une pratique moralement condamnable. Reste que ce « moment pirate », pour les Qawasimis, était sans doute inscrit dans une culture partagée avec les diverses puissances de l'océan Indien et du Golfe. Il répondait certainement aussi à d'autres visées. La piraterie est, dans la culture pérenne des sociétés littorales, il faut le redire, un outil de la compétition économique visant à « territorialiser » sur mer une quête de prépondérance, à « marquer » l'espace et ses routes maritimes face à des acteurs cherchant à les configurer à leur profit. C'est donc une affaire de *balance of powers* qu'il faut individualiser et, bien évidemment, ce rapport de forces évolue quand des puissances impérialistes traditionnelles se heurtent à des puissances émergentes, mais aussi lorsque des forces exogènes entrent en jeu, à partir de l'apparition des Européens.

Renouveau de la piraterie dans le monde (XX^{e}-XXI^{e} siècle)

Pirates et corsaires au XX^e siècle : fortunes de mots

Jean-Baptiste Bruneau
Maître de conférences
Université de Bretagne-Sud (Lorient)

Évoquer la piraterie et la course aux XIX^e et XX^e siècles est, d'un point de vue strictement juridique, un anachronisme. Si la course se maintient bien au cours de la séquence napoléonienne, sa pratique s'efface après 1815, avant même son abolition par la Déclaration de Paris de 1856, laquelle réserve aux seuls navires de guerre le droit d'attaquer les bâtiments de commerce. Certes, le refus des États-Unis de la ratifier autorise le président de la Confédération des États du Sud, Jefferson Davies, d'annoncer le 17 avril 1861 la délivrance de lettres de marque aux navires corsaires du Sud, chargés de mener la guerre au commerce. Il s'agit donc bien d'opérations privées fondées sur le profit que le resserrement du blocus par la marine fédérée, à partir de l'été 1861, accule à la faillite. Les corsaires du Sud ne peuvent le forcer et se voient incapables de ramener leurs prises dans les ports de la Confédération pour les vendre avec leurs cargaisons.

Dès lors, ce sont les navires de guerre de la marine confédérée qui vont s'attaquer au commerce du Nord. Habituellement présentés comme des navires de commerce, en raison de leur destination initiale, il s'agit bien de croiseurs corsaires, c'est-à-dire de bâtiments de guerre dont la fonction est de faire la guerre aux navires de commerce. Mais, malgré les succès d'une vingtaine de ces navires, dont le plus célèbre d'entre eux, le *CSS Alabama*, affiche un palmarès impressionnant de 71 bâtiments détruits, les tonnages coulés restent dérisoires. La chasse aux corsaires a certes permis de distraire momentanément une partie de la flotte du Nord lancée à la poursuite de ses assaillants, desserrant ponctuellement l'étau du blocus. Mais le rapport de force n'a pas été bouleversé.

Si le temps des corsaires apparaît donc révolu, la question du droit de prise, liée à celle de l'immunité de la propriété privée sur mer, continue en revanche à se poser jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale (conférences de La Haye de 1899 et 1907 et de Londres de 1908-1909). Et, pour le droit international, cette propriété est inviolable, ceux qui s'y attaquent pouvant dès lors être assimilés à des pirates. L'ambiguïté de cette acception juridique repose sur le décalage entre les principes qu'elle défend et l'évolution de la guerre sur mer qui ne saurait renoncer à atteindre les ressources d'un État par le biais de son commerce maritime. C'est la raison pour laquelle, à l'orée du XX^{e} siècle et de ses guerres totales, l'interdiction de frapper le ravitaillement de l'ennemi, au nom du respect de la propriété privée, apparaît comme un vœu pieux. Les différentes conférences internationales s'attachent surtout à distinguer sur mer, de manière tout aussi illusoire, les combattants des non-combattants. Les premiers mois de la guerre ayant révélé l'impuissance des navires d'escadre à emporter la décision, la marine allemande lance ses navires de surface dans une guerre aux navires de commerce alliés. Outre l'espoir de voir les routes maritimes perturbées, l'état-major allemand compte bien voir la pression du blocus être allégée par le redéploiement des navires de surface britanniques hors du théâtre de la mer du Nord, prélude à un indispensable rééquilibrage des flottes dans la perspective d'une rencontre décisive entre les escadres cuirassées. Si une cinquantaine de navires sont coulés entre août et décembre 1914, soit 225 000 t représentant 1 % du tonnage des flottes commerciales de l'Entente, et que le trafic est effectivement perturbé, l'espoir d'emporter la décision en mer du Nord s'évanouit avec le *statu quo*

de la bataille du Jutland (31 mai - 1er juin 1916) qui renvoie les adversaires dos à dos.

Dès lors, la guerre au commerce, de moyen de la guerre navale, devient la fin et l'arme sous-marine son outil le plus efficace. Pourtant, personne n'a réellement analysé les problèmes posés par cette guerre sur le plan du droit international et tranché entre le respect des règles juridiques sur le droit de prise (obligation d'opérer en surface, de contrôler les navires interceptés avant d'éventuellement les couler) ou l'efficacité dont l'aboutissement logique est la guerre sous-marine à outrance, prévoyant le torpillage sans préavis des bâtiments suspects. Malgré la stérilité tactique de la première option, le sous-marin étant un bâtiment fragile qui tire sa force de l'effet de surprise que lui procure son invisibilité, c'est elle qui est choisie afin d'éviter toute accusation de piraterie (qui mettrait derechef l'Allemagne hors-la-loi) et la menace d'une entrée dans le conflit des neutres. Devant la faiblesse de cette première offensive sous-marine, arguant de l'illégalité de la mise en place du blocus de l'Allemagne par le Royaume-Uni, l'empereur Guillaume II consent finalement à une première entorse au respect du droit de prise en autorisant la création, le 4 février 1915, d'une zone de guerre dans laquelle est annoncée la destruction de tous les bâtiments britanniques. Réponse mesurée, elle est surtout peu efficace, l'amirauté britannique ayant donné ordre à ses navires de commerce de faire usage de pavillons neutres et armé une partie de sa flotte de commerce en cargos auxiliaires chargés de servir d'appât aux sous-marins allemands. Finalement, malgré les risques d'une entrée en guerre des États-Unis, l'Allemagne lance, le 1er février 1917, la guerre à outrance, espérant amener à composition les Alliés avant la réaction américaine. Dès lors, les torpillages sans avertissement de tous les navires se multiplient, mettant un moment les Alliés dans une situation critique que l'adoption du système des convois permet de pallier, en attendant l'arrivée décisive des renforts venus d'outre-Atlantique.

L'irruption de cette forme particulière de la guerre sur mer fait renaître en Europe une distinction entre les appellations de pirates et corsaires. En effet, au début du XXe siècle les deux termes sont utilisés de manière indifférenciée dans le sens, éminemment positif en ce siècle industriel et bureaucratique naissant, d'aventuriers. Et quand bien même, à la veille de la Première Guerre mondiale, certains marins conservateurs, tel l'amiral Sir Arthur Wilson, suggèrent à l'Amirauté de déclarer publiquement qu'en temps de guerre les équipages des sous-marins capturés seront traités

comme des pirates et pendus. En réalité, les corsaires comme les pirates sont perçus comme des marins affranchis des contraintes et de la routine des escadres, retrouvant la liberté perdue avec la généralisation de la vapeur. Si les pirates, dont la cruauté a été popularisée par les récits et romans du XIX^e^ siècle, subissent certes l'opprobre d'une condamnation morale, ils n'en fascinent pas moins. Héritiers du Grand Siècle, les corsaires apparaissent, en regard, bénéficier d'une adhésion sans réserve. Parés de toutes les vertus, réelles ou supposées, des gens de mer, ils portent témoignage d'un art de faire la guerre et plus généralement d'un caractère où la loyauté et le courage le disputent à l'audace et à la noblesse. Rien d'étonnant donc à ce que Paul d'Ivoi intitule, en 1898, *Le corsaire Triplex*, les aventures d'un justicier qui tient plus du comte de Monte-Cristo que de Surcouf. En réalité, pirates et corsaires sont devenus les autres noms de l'aventure, de l'imprévu, dans un siècle qui en manque cruellement et qui se réconforte au souvenir nostalgique de ces héros, dont la renaissance s'éloigne inexorablement comme en témoigne, au début du siècle, la suppression de la liste des armes réglementaires de la Marine, du sabre d'abordage.

Les premiers temps de la guerre permettent de réviser ce constat désabusé et de constater que l'aventure est toujours possible sur mer, offrant des perspectives d'action aux marins encalminés dans les escadres de surveillance de la mer du Nord et de la Méditerranée et un matériau inespéré aux romanciers en mal d'épopées. Nombreux sont les textes littéraires qui mettent en scène les aventures épiques de ces nouveaux corsaires. S'ajoutent les témoignages des officiers de marine, tel celui de l'enseigne de vaisseau Bernard Frank, célèbre pour avoir pris à l'abordage, à un contre dix, « à la manière de Surcouf » comme le rappelle son historiographe Paul Chack, un voilier transportant tout un état-major d'officiers turcs chargé de soulever les tribus senoussistes contre l'Égypte. Les Allemands bénéficient également de cet engouement. Les « corsaires du Kaiser », évoqués par Paul Jolidon dans ses souvenirs en 1934, apparaissent comme de modernes avatars des aventuriers des temps héroïques. Par la noblesse de leur attitude dans le combat, leur respect du droit international, ils forcent la considération de leurs historiographes. Les commandants du *Kronprinz Wilhelm*, du *Moewe* ou du légendaire voilier *Seeadler*, dont les exploits sont narrés, en 1928, par Edmond Tranin dans *Les rouliers de la mer*, malgré le pavillon honni qu'ils arborent, sont ainsi jugés avec respect par l'auteur qui rappelle que « des deux côtés, des

hommes se sont battus sur mer, loyalement ». La figure du commandant de l'*Emden*, Karl von Müller, est exemplaire de cette fascination dont témoigne l'ouvrage de Jean Feuga qui voit en lui le marin qui « continue, au XX^{e} siècle, la lignée des grands corsaires d'autrefois ». Bien qu'il serve une nation criminelle, il reste avant tout un marin qui ne saurait se comporter comme un vulgaire forban et à qui Jean Feuga fait dire de manière révélatrice :

> « L'*Emden* n'est pas un pirate. C'est un corsaire. Et, tant que je commanderai sur cette passerelle, il restera ce que j'ai voulu qu'il fût. Je ne connais qu'une façon de se battre : la mienne [...], la guerre, pour si dure, pour si désespérée qu'elle puisse être, ne vaut qu'autant qu'on la fait proprement. »

Avec les torpillages du *Lusitania*, puis de l'*Arabic*, en 1915, puis le développement de la guerre sous-marine à outrance, les *U-Boote* ne peuvent pourtant plus prétendre être de la même race que leurs fameux aînés de la surface et porter le glorieux qualificatif de corsaires, seuls parés de toutes les vertus maritimes. En raison de la vague d'indignation que cette guerre suscite, indignation largement alimentée par la presse et relayée par toute une littérature populaire, ils ne peuvent plus être que des pirates, seul terme permettant de rendre compte de leur fourberie et de leur cruauté. Cette distinction s'explique par la soudaineté de cette nouvelle forme de la guerre sur mer qui viole non seulement le droit international en s'attaquant aux non-combattants, même si la définition apparaît de plus en plus caduque, mais aussi les lois, non écrites mais connues de tous, de la mer qui célèbrent la solidarité maritime interdisant d'abandonner à leur sort les naufragés.

Rien d'étonnant donc à ce que l'arme sous-marine soit vouée aux gémonies lors du déclenchement de la guerre sous-marine à outrance et dans l'immédiat après-guerre. De Georges Gustave Toudouze, qui qualifie le grand amiral Tirpitz de « chef des pirates allemands », à Léon Berthaut qui met en scène la lutte contre les *U-Boote* assassins dans son roman *Le chasseur de pirates*, les romanciers populaires s'emparent du mot pour en faire un synonyme de déloyauté liée à l'utilisation de l'arme sous-marine, révélatrice de la mentalité germanique. Leurs équipages sont ainsi conspués pour leur cruauté – ils ne font pas de prisonniers et ne sauvent pas les rescapés –, leur lâcheté – ils tuent sans risque d'être repérés – et leur fourberie puisqu'ils attaquent sans avertissement, depuis les profondeurs de l'océan. Cette dénonciation n'est d'ailleurs pas exempte d'une fascination

morbide et d'une certaine paresse. En effet, outre l'opportunité de descriptions croustillantes des cruautés et perversions de ces nouveaux pirates, le roman de ces forbans modernes permet de plaquer, sans beaucoup d'effort, des récits convenus de prouesses calquées sur celles des glorieux ancêtres. Il offre au lecteur des actions un peu plus exaltantes que la rengaine des officiers de marine déplorant et justifiant l'inaction à laquelle les contraint la guerre de blocus. Même s'ils sont à la limite de la vraisemblance, les sous-mariniers pirates, dépeints par Gustave Leroux dans les *Aventures effroyables de Monsieur Herbert de Renich*, sont, sur le strict plan de la narration, beaucoup plus enthousiasmants.

Cette opposition, pour confortable qu'elle soit du point de vue patriotique, n'est pas sans poser problèmes. D'abord parce qu'elle ne repose en rien sur une appréciation juridique mais renvoie à une appréciation morale quant à une manière, bonne ou mauvaise, de faire la guerre. À la cruauté des pirates, combattants déloyaux qui n'hésitent pas, dit-on, à mitrailler les survivants naufragés afin de ne pas révéler leur position, dans l'attente de nouveaux méfaits, est opposée la noblesse des corsaires qui poussent l'élégance à recueillir les naufragés torpillés et à ne pas fuir la zone de combat une fois celui-ci engagé. En réalité, dans une stricte acception juridique, les sous-marins allemands pas plus que les navires de surface ne relèvent de la course ou de la piraterie. La guerre au commerce menée par des navires de la marine de guerre est une forme de la guerre navale dont les modalités sont conditionnées par des impératifs tactiques. Si les sous-marins allemands attaquent de nuit, en surface, sans avertissement, avant de s'enfuir, c'est bien parce que l'arme interdit toute confrontation avec des navires de surface devant lesquels ils sont démunis. Ensuite, parce que les principaux acteurs de cette guerre au commerce dédaignent cette subtilité sémantique. La description de la geste du comte Felix von Luckner, commandant du voilier corsaire *Seaadler*, le montre. Edmond Tranin, dans *Les rouliers de la mer*, rappelle qu'il arbore le « pavillon blanc à croix de fer de la marine impériale allemande surmontant la flamme rouge à tête de mort blanche des corsaires, hissé à bloc à sa corne d'artimon ». Dans ses souvenirs, l'enseigne de vaisseau Bernard Frank se définit comme un « pirate » tout en se flattant d'appartenir à la « division corsaire », composée du *Nord-Caper* et du *Paris-II*, qui patrouille en mer Égée. Enfin, cette opposition tend à opposer deux manières de combattre sur mer dont l'une serait respectable, celle des navires de surface, les corsaires, et l'autre

indigne, celle des sous-marins pirates. Cette assimilation de la piraterie à l'arme sous-marine triomphe au cours de la seconde partie de la guerre et dans les premiers temps de l'après-guerre. Elle s'explique par les récits des naufragés abandonnés à leur sort qui frappent l'imagination des populations civiles. Elle est en revanche vue d'un très mauvais œil par les marines de guerre qui entendent bien exploiter au maximum les possibilités ouvertes par cette nouvelle arme. L'amiral Fisher, ancien *First Sea Lord* et ancien *First Lord of the Admiralty*, partisan résolu de l'arme sous-marine et de la guerre totale, s'indigne de ces pudeurs hors de saison. La guerre n'a que faire des élégances morales. Dans une lettre à son homologue allemand, l'amiral Tirpitz, il est sans détour : « Vous êtes le seul marin allemand qui comprenne la guerre ! Tuez votre ennemi sans être tué vous-même. Je ne vous condamne pas pour l'histoire de la guerre sous-marine. J'aurais fait de même, seulement nos imbéciles, en Angleterre, ne l'ont pas cru quand je leur ai dit ! Alors, à bientôt. Vôtre, jusqu'à ce que l'enfer gèle. »

Les marins, très conscients des possibilités tactiques de l'emploi de l'arme sous-marine, craignent en effet que l'opprobre jeté sur l'arme entrave son développement. Les débats qui ont lieu lors de la conférence de désarmement naval de Washington en 1921-1922, sont à cet égard révélateurs. Si les Britanniques militent en faveur de l'interdiction totale du sous-marin, qualifié précisément de pirate, les Français s'y opposent, arguant du fait que c'est son emploi et non l'arme en elle-même qui justifie ce qualificatif de pirates. Comme le rappelle l'amiral Ratyé, dans le *Figaro* du 31 décembre 1926 à propos des armes nouvelles dans la marine, « ni l'avion, ni le sous-marin ne sont nés plus pirates que le bâtiment de surface. Mais l'un et l'autre sont nés pour être francs, corsaires, et pour que, sur mer, le faible ne soit plus à la merci du fort ». Alors que les romanciers, bien peu concernés par ces enjeux de format de la flotte, exploitent sans vergogne le filon littéraire qui permet d'opposer dans une dramaturgie aussi simpliste que manichéenne vils pirates et nobles corsaires, les marins sont très réticents devant cette lecture qui hypothèque l'avenir.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ce sont eux qui triomphent. L'utilisation du terme pirate pour désigner les commandants de sous-marins allemands apparaît comme un anachronisme qui montre bien l'évolution, entamée au cours de la Première Guerre mondiale, vers l'acceptation de la guerre totale dans laquelle les distinctions entre combattants et non-combattants se sont révélées obsolètes. Il est vrai que

loin d'être le fait des seuls marins allemands, les sous-mariniers britanniques et français n'ont pas toujours sauvé les naufragés. Quand ils ne les ont pas, comme le commodore Anthony Miers, fait froidement mitrailler. La guerre au commerce menée dans le Pacifique contre la flotte marchande japonaise par l'*US Navy* est d'ailleurs en tout point similaire à celle menée par les *U-Boote* dans l'Atlantique. À l'instar des pirates hissant le pavillon rouge, il n'est plus question de faire des prisonniers. Rien d'étonnant donc à ce qu'au procès de Nuremberg, l'amiral Nimitz soit cité par la défense de l'amiral Doenitz pour écarter l'accusation de crimes de guerre dont tous les sous-mariniers auraient, en ce cas, à rendre compte. Si l'on excepte les cas avérés de piraterie, commis par des bandits avides de butin, les marins combattants pour le compte d'un État dans le cadre d'une guerre ne sauraient mériter ce qualificatif honteux. Comme le rappelle le commandant Jouan, les Français, « amoureux de la bravoure », peuvent d'autant mieux rendre hommage aux sous-mariniers allemands de la Seconde Guerre mondiale, dont le comportement n'a rien à envier à leurs prédécesseurs de la Grande Guerre, « que les juridictions internationales n'ont retenu aucun chef d'accusation contre (eux). L'esprit est donc libre pour apprécier et admirer comme l'ont fait de façon chevaleresque plusieurs grands chefs alliés au lendemain même du conflit ».

En réalité, ce dont témoignent les marins, c'est de la caducité de cette opposition entre pirates et corsaires, les deux termes retrouvant en réalité rapidement un même coefficient de sympathie et étant l'objet d'une même fascination que révèle la floraison d'ouvrages historiques et/ou littéraires. Si Pierre Mac Orlan s'affranchit dès 1920 des indignations de la littérature populaire pour célébrer la joyeuse fraternité des pirates dans son roman *À bord de l'Étoile matutine*, Albert t'Serstevens commémore, en 1934, dans son roman *Les corsaires du roi*, la geste des flibustiers qui ressemblent beaucoup, dans leurs méthodes, à celles des pirates. Pour les marins et pour tous les nostalgiques de l'aventure, pirates, flibustiers et corsaires sont des termes interchangeables qui servent tous à désigner des hommes libres dont les mœurs, la relative anarchie, l'absence d'uniforme, le mépris des hiérarchies, y compris militaires, témoignent de leur affranchissement des règles d'un monde que l'absence de liberté a rendu étouffant. Rien d'étonnant donc à ce que les sous-marins alliés n'hésitent pas à battre pavillon du *Jolly Roger*, le drapeau noir des pirates, à leur retour de certaines opérations tel le sous-marin britannique *HMS X-24* lors de son

second raid sur Bergen en septembre 1944. En 1943, c'est le sous-marin français *Casabianca* qui se voit, à son tour, décerner le mythique pavillon noir à tête de mort, par le commandant de la 8e flottille des sous-marins britanniques à Oran en mémoire des actions de gloire du bâtiment.

Corsaires et pirates relèvent en réalité de la même catégorie, celle des aventuriers dont la vie est marquée par ce « coefficient d'irrégularité, d'indépendance », célébré par Guy de Raulin en 1936 dans *Le secret de l'U-35*, et dont les marins, qui se pensent comme les derniers hommes libres dans un monde caporalisé, sont orphelins. Au-delà des nuances sémantiques dont ils s'affranchissent, les marins nostalgiques d'un monde disparu célèbrent à l'envi la geste des corsaires et pirates, réunis sous le drapeau de l'aventure.

La piraterie à l'époque contemporaine

Alain Vignal
Docteur en Histoire
Professeur agrégé au lycée Dumont d'Urville (Toulon)

Il y a dix ans, un *excursus* chronologique sur la piraterie contemporaine aurait semblé incongru, tant les représentations mentales et cinématographiques l'ont surtout ancrée dans l'époque moderne. Quelques événements récents ont cependant rappelé que la piraterie est un phénomène persistant, de plus en plus médiatisé et objet de recherches, dont on doit tenir compte. Avec le terrorisme, dont il sera aussi question, elle relève de la sûreté maritime (*security* en anglais), tandis que la pollution ou les accidents font partie de la sécurité (*safety*).

Une redéfinition de la piraterie dans le cadre de l'arsenal juridique mondial contemporain précédera une caractérisation et une cartographie du phénomène au début du XXI^{e} siècle. La possibilité d'un lien entre piraterie et terrorisme fera enfin l'objet d'une analyse particulière.

Définir juridiquement la piraterie

Phénomène séculaire devenu marginal, la piraterie n'a pas disparu au XX^e^ siècle, contrairement à la course{345}. Les institutions internationales nées des deux guerres mondiales ont cherché à lui donner une définition juridique afin de mieux lutter contre elle, selon le principe *nullum crimen nulla poena sine lege* (« Pas de crime, pas de sanction sans une loi »). Elles y ont notamment été encouragées par la France, qui possédait une législation complète contre la piraterie depuis le 10 avril 1825.

En 1937, la Société des Nations (SDN) posa d'abord trois critères de définition de la piraterie : l'indépendance des acteurs incriminés (agissant « pour leur propre compte », non commandités par les autorités d'un pays), l'usage de la violence et, de façon plus implicite, la volonté d'enrichissement personnel. Les juristes ont longtemps discuté sur la nécessité de l'*animus furandi*, l'intention crapuleuse des auteurs, tout en considérant souvent le phénomène comme « obsolète ».

L'Organisation des Nations-Unies (ONU) se pencha également sur le droit de la mer. Quatre conventions complémentaires ont été signées à Genève le 29 avril 1958 dont la Convention sur la Haute mer, qui disserte sur la liberté de navigation dans les eaux internationales, affirmée par Grotius au XVII^e^ siècle, et évoque la piraterie{346}. L'article 15 qualifie de « pirate » « tout acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

– en haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ;

– contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État », ainsi que tout acte de « participation volontaire », en connaissance de cause, à de telles pratiques et toute action ayant pour but d'« inciter » ou de « faciliter » ces pratiques.

Parmi les critères retenus figurent toujours l'utilisation de la force et l'indépendance par rapport à un État quelconque. On abandonne la notion d'enrichissement pour s'en tenir à la dégradation au sens large, ce qui peut recouvrir aussi le vandalisme gratuit ou la violence à des fins politiques. La définition n'englobe d'ailleurs pas que les bateaux, mais aussi les avions. Les navires et aéronefs d'État, victimes de mutinerie qui se livreraient à des actes semblables sont assimilés à des pirates (article 16). La notion de piraterie est même étendue des personnes aux bâtiments qui leur ont permis

de commettre leurs forfaits (article 17). Les États signataires s'engagent à « coopérer dans toute la mesure du possible » à la répression de la piraterie en haute mer (article 14) ; n'importe quel pays peut poursuivre et se saisir de bâtiments et de personnes coupables de piraterie, puis faire juger ces derniers par ses propres tribunaux (article 19).

L'ONU a ensuite compilé les quatre textes dans la Convention sur le droit de la mer (CNUDM), signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque) par 119 pays{347}. La définition de la piraterie reprend, presque au mot près, celle de 1958. Dans la version française, « tout acte illégitime » a été remplacé par « tout acte illicite », pour éviter toute discussion sur le caractère légitime d'un acte interdit par la loi, et les « buts personnels » deviennent « des fins privées » (article 101). Quelques incomplétudes subsistent : un acte de piraterie n'est par définition situé qu'en pleine mer (64 % de la superficie des océans), hors de la zone économique exclusive des États (ZEE d'une largeur maximale de 200 milles marins, soit 370 km du littoral){348}. Toute marine qui décide d'intervenir (article 105) ne le peut que jusqu'aux limites des eaux territoriales d'un autre État (article 111), sauf improbable autorisation expresse de ce dernier. Si l'acte a lieu dans les eaux territoriales d'un État, il s'agit juridiquement de brigandage ou de « vol à main armée en mer », qui ne peut être réprimandé que par l'État concerné, sans dépasser ses propres limites. Les parties lésées n'ont guère de recours contre un gouvernement laxiste. Ajoutons qu'il y a piraterie lorsqu'un acte malveillant est dirigé contre un autre navire (ou un autre aéronef) que le sien, sinon il est considéré comme une mutinerie relevant de la seule juridiction de l'État de pavillon. Enfin, l'article 101 ne considère que les attaques perpétrées contre des bâtiments privés, excluant les navires appartenant à un État (marine de guerre, police, garde-côte). Cette définition restrictive n'englobe donc pas une majorité d'actes ordinairement qualifiés de pirates (intrusions dans les eaux territoriales, actions menées depuis la terre ferme...). Les multiples nuances juridiques ne correspondent guère avec la réalité vécue sur le terrain ; Alain Litzellmann considère que ces distinctions théoriques importent peu pour le géopoliticien.

La législation a enfin connu des évolutions récentes. Si, au moment de Montego Bay, la piraterie aérienne occupait le devant de l'actualité, suscitant une série d'accords internationaux spécifiques (Convention de Tokyo en 1963, de La Haye en 1970 ou de Montréal en 1971), la

recrudescence de la piraterie maritime a été, quinze ans plus tard, à l'origine d'un mouvement parallèle sur le droit de la mer. Cette période coïncide avec l'accord du 29 juillet 1994 signé par les pays industrialisés, mettant fin à une longue paralysie qui empêchait la ratification de la CNUDM. Celle-ci entre en vigueur le 16 novembre 1994 (le 11 avril 1996 pour la France{349}). La plus grande innovation fut la création d'un Tribunal international du droit de la mer siégeant à Hambourg. Composé de 21 juges indépendants, il a adopté un règlement très proche de celui de la Cour internationale de justice établie en 1945, le 28 octobre 1997. Bien qu'il ne puisse pas juger les pirates, il permet de régler les litiges entre les États au sujet du droit de la mer ou de poursuivre un gouvernement laxiste envers les pirates. Parallèlement, la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation (SUA, 10 mars 1988), prolongée par un Protocole du 14 octobre 2005, complète la CNUDM en luttant contre les actes illicites commis dans les eaux territoriales, tel le vol à main armée, et en appelant à la coopération internationale contre ce fléau.

Après une prise de conscience internationale, la fin des années 2000 a renforcé les outils de répression. Le 2 juin 2008, la résolution 1816 du Conseil de sécurité de l'ONU autorise pour six mois « les États qui coopèrent avec le Gouvernement de transition somalien » à « pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie dans le but de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer » et à « utiliser tous les moyens nécessaires ». Cette mesure exceptionnelle, plusieurs fois renouvelée depuis, bien qu'elle batte en brèche la souveraineté somalienne, permet d'économiser de longues démarches pour poursuivre les pirates sans se soucier des frontières maritimes. La résolution 1851 du 16 décembre 2008 autorise même les interventions à terre et encourage les États à harmoniser leurs législations au sujet du traitement des pirates interpellés. Les États-Unis et l'Union européenne ont donc conclu, le 6 mars 2009, un accord pour faire juger les pirates de la zone par les tribunaux du Kenya voisin, politiquement stable, tandis que la France a adapté sa législation par les lois de décembre 2007, de l'été 2010 et surtout de janvier 2011{350}. Ces modifications étaient plus qu'urgentes dans le cas de la France, condamnée par l'arrêt Medvedyev de la Cour européenne des Droits de l'Homme (10 juillet 2008) pour une lacune juridique lors de l'arrestation de trafiquants présumés dans l'océan Atlantique en juin 2002.

Le tournant des années 2010 semble marquer un tournant dans la prise en compte internationale du problème. Se déclarant toujours saisi de la question, le Conseil de sécurité de l'ONU y consacre depuis 2008 plusieurs résolutions par an. Dans la loi nº 1976 du 11 avril 2011, réagissant à la « menace grandissante » de la piraterie, il se félicite des efforts de lutte déployés par de nombreux États et des premiers procès tenus au Kenya. Il redéfinit surtout la piraterie, « crime relevant de la compétence universelle », à inscrire comme infraction pénale dans les législations de tous les membres de l'ONU, en condamnant avec elle les auteurs de tentatives infructueuses et les individus qui encouragent, financent et tirent profit du phénomène (§ 15), ce qui revient à élargir la notion juridique. Pour éradiquer le problème, le Conseil de sécurité préconise la constitution de tribunaux spéciaux et l'installation de prisons sécurisées sur le territoire somalien.

La piraterie en chiffres

L'accélération des modifications juridiques répond à une forte hausse des actes de piraterie depuis les années 1990. La prise en compte du phénomène suscita la création d'organismes d'observation, donnant une vision assez complète du problème. Plusieurs organismes de surveillance existent au niveau mondial. Si l'Organisation maritime internationale (OMI/IMO en anglais), agence spécialisée de l'ONU, date de 1948{351}, elle commence à s'occuper de sûreté maritime et publie des circulaires régulières sur le problème depuis 1991. Depuis mai 1995, le Comité de la Sécurité maritime, annexe de l'OMI, diffuse des rapports mensuels et trimestriels afin de « savoir si les incidents étaient plus ou moins fréquents et s'ils présentaient de nouvelles caractéristiques ou évoluaient sensiblement ».

De son côté, le Bureau maritime international (BMI/IMB), émanation de la Chambre de commerce internationale (CCI/ICC), créé en 1981, s'est mis en 1991 à rédiger un rapport annuel très complet. L'année suivante, le BMI a fondé à Kuala Lumpur (Malaisie) un centre de suivi de la piraterie (*Piracy Reporting Center*) destiné à centraliser toutes les informations. Les rapports du BMI, dont sont issues les données citées, font désormais autorité sur le sujet, bien qu'ils ne différencient pas les actes perpétrés en haute mer ou dans les eaux territoriales, à la qualification juridique différente. Ces

chiffres sont sûrement sous-estimés, certains capitaines répugnant à déclarer les sinistres pour ne pas perdre de temps ou voir leur réputation entachée et certains armateurs pour ne pas faire augmenter les primes d'assurance.

Les statistiques parlent d'elles-mêmes. De 1984 à 2004, plus de 3 000 actes de piraterie (réussites et échecs mêlés) ont été officiellement recensés dans le monde. Entre 2005 et 2014, le chiffre atteint 3 171 forfaits. Plusieurs moments sont à distinguer. Voisin de 100 vers 1991, le nombre d'actes annuels a rapidement grimpé jusqu'à un maximum historique de 469 en 2000. Après un net recul en 2001 (335 actes), le nombre d'attaques atteint un nouveau pic en 2003 (445). Malgré une petite décrue, les chiffres recommencent à remonter dès la fin 2006 et ne sont pas loin de doubler en trois ans (+ 38 % entre 2008 et 2009), avec 410 actes en 2009, puis 445 en 2010. Le canal de Suez perd 7,2 % de recettes lors de l'année fiscale 2008-2009. Selon des bureaux d'expertises américains, l'insécurité maritime coûterait 16 milliards d'euros par an{352}. Après une aggravation inédite au premier trimestre 2011, les chiffres suivent une nette phase de décrue : 2014 est la 2e année la moins touchée depuis 1999 avec 245 actes (voir documents ci-dessous).

Les causes de la flambée des années 2000 sont multiples{353}. D'une part, la mondialisation qui s'est accélérée dans les années 1990 a amplifié le trafic maritime et les richesses ainsi créées ont suscité des convoitises. Depuis longtemps, on dit que le pillage, sur terre comme sur mer, suit le commerce. Or, le transport de marchandises se fait aujourd'hui à 90 % par voie maritime (6,2 milliards de tonnes en 2000, 9,6 milliards en 2013 selon la CNUCED) en raison de son faible coût, en particulier pour les pondéreux et les objets livrés en conteneurs standardisés, et la flotte mondiale comprend près de 50 000 navires. On compte près de 65 000 passages par an dans le détroit de Malacca et 20 à 25 000 dans le golfe d'Aden. Ces navires représentent une manne potentielle pour des populations pauvres. Parfois, ce sont « des attaques d'opportunité » de la part de pêcheurs qui gonflent ponctuellement leurs revenus{354}.

D'autre part, le contexte géopolitique de fin de la guerre froide a joué un rôle. Le retrait de la flotte soviétique, mais aussi le relâchement de la surveillance américaine ou l'essor du trafic d'armes consécutif à la chute de l'URSS ont permis aux pirates les plus organisés de prendre des moyens et de l'assurance. Des traditions ancestrales valorisant la force et la bravoure perdurent chez certaines ethnies du Sud-Est asiatique ; être pirate est aussi

un moyen d'affirmation de soi pour les jeunes. Enfin, les pirates eux-mêmes ont souvent avancé la chute des ressources halieutiques, pêchées par de gros navires étrangers : Osman M. F., pirate somalien emprisonné aux Pays-Bas, disait ainsi que « la mer est vide »[{355}].

La montée de la piraterie cache cependant de fortes disparités géographiques. Les statistiques mettent au jour un très net glissement entre trois régions majeures, traitées en détail plus loin[{356}].

À la fin des années 1990, c'est le détroit de Malacca, lieu stratégique de passage entre océan Indien et Pacifique, qui a attiré tous les regards. Assurant 20 à 25 % du transport maritime et la moitié du commerce maritime de pétrole, il fut le théâtre de nombreux assauts contre les navires marchands, favorisés par l'étroitesse du couloir de circulation et l'existence de nombreuses petites îles inhabitées, refuges pour les pirates. Ces derniers, équipés de vedettes rapides, rattrapent facilement les gros bâtiments occupés à manœuvrer dans les recoins du détroit. En septembre 1998, a disparu le cargo *MV Tenyu*, rempli de lingots d'aluminium, finalement retrouvé en Chine, ses 17 membres d'équipage ayant certainement été assassinés. Le détournement du cargo japonais *MV Alondra Rainbow*, en octobre 1999, suscita une vive émotion : les pirates malais avaient abandonné sur un canot de sauvetage tout l'équipage, retrouvé sain et sauf dix jours plus tard. De 5 en 1986, le nombre d'actes de piraterie dans la zone est passé à 28 en 1989, 50 en 1991, puis 120 en 2000.

Plus largement, l'Asie du Sud-Est (Malacca, Indonésie, mer de Chine méridionale, Philippines) a concentré 88 des 107 épisodes mondiaux de piraterie (82,2 %) en 1991, puis 124 sur 228 (54,4 %) en 1996, 242 sur 469 (51,6 %) en 2000 et 170 sur 445 (38,2 %) en 2003, suscitant l'inquiétude internationale. L'inflation du nombre d'actes, parfois reliée à la crise asiatique de 1997-1998, est impressionnante. Éric Frécon rapporte même que des croyances animistes (des fantômes qui protégeraient les pirates) ont pu défavoriser la lutte contre la piraterie.

Cependant, la chute des actes de piraterie est très nette à partir de 2001. Le nombre d'attaques dans le détroit de Malacca redescend sous les 25 en 2005 (2 en 2008) et l'Asie du Sud-Est ne rassemble plus que 83 actes sur 239 (34,7 %) en 2006, 70 sur 263 (26,6 %) en 2007 et 45 sur 410 (11 %) en 2009. Depuis octobre 2006, le détroit de Malacca n'est plus considéré par la Lloyd's comme « route maritime dangereuse ». Ces progrès impressionnants sont dus à une entente efficace entre les États riverains.

Surmontant leurs divergences politiques, 14 pays (y compris Chine et Japon) ont créé, le 11 novembre 2004, le ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on combating Piracy and Armed robbery against ships in Asia*), installé à Singapour en novembre 2006. Le système est fondé sur un partage absolu des informations maritimes au sein de l'ISC (*Information Sharing Centre*), sur l'usage systématique du GPS et des signaux d'alerte et sur une bonne coordination des patrouilles et des justices nationales ; il a été favorisé par certaines conditions géographiques (une zone ramassée, assez facile à contrôler). Seule une partie de l'Indonésie, vaste archipel de 17 500 îles, reste à l'écart des progrès accomplis (40 actes en 2010). C'est là que les forfaits reprennent actuellement un essor inquiétant (81 actes en 2012, 106 en 2013, 100 en 2014).

Dans la seconde moitié des années 2000, le relais a été pris par une autre région, la corne orientale de l'Afrique. Le golfe d'Aden et la Somalie représentaient 5 attaques (4,7 %) en 1991, 21 (4,7 %) en 2003, mais 20 (8,4 %) en 2006, 44 (16,7 %) en 2007, 111 (37,9 %) en 2008 et 196 (48,3 %) en 2009. Au premier trimestre 2011, ces deux régions dépassent à elles seules les deux tiers des attaques mondiales.

La croissance exponentielle des actions s'est accompagnée d'un ciblage sur les Occidentaux, marchands comme plaisanciers. Plusieurs incidents fameux ont été largement relayés dans les médias en 2008 et 2009. Le 4 avril 2008, le *Ponant*, voilier de croisière français, est arraisonné à l'entrée du golfe d'Aden. Le gouvernement français envoie le Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) ; l'opération Thalatine aboutit, le 11 avril, à la libération des otages et à la capture de six pirates somaliens. Malgré les appels à la vigilance, le voilier *Carré d'As* se fait lui aussi prendre le 2 septembre 2008. Deux semaines plus tard, les forces spéciales de la Marine française reprennent possession du bateau par un assaut nocturne, un pirate est tué et six autres sont faits prisonniers. Un autre assaut donné contre le *Tanit*, le 10 avril 2009, se termine moins bien puisque le navigateur français décède au cours de l'opération.

Parmi les nombreux autres épisodes, fut capturé en novembre 2008 un superpétrolier saoudien de 318 000 tonnes, portant 2 millions de barils de pétrole brut, le *MV Sirius Star*, libéré ensuite contre rançon. En février 2011, l'abordage d'un yacht américain, le *S/V Quest*, tourne mal au sud d'Oman, puisque quatre Américains sont tués par les pirates, malgré l'intervention des forces américaines. À l'automne 2011, un thonier français

échappe de peu aux pirates. Des bateaux du Programme alimentaire mondial (PAM) de l'ONU ont même été attaqués en février 2007. Tous les types de navires sont donc touchés par le phénomène.

Le Conseil de sécurité de l'ONU attribue cet essor de la piraterie à « l'instabilité qui perdure en Somalie » (résolution 1950 du 23 novembre 2010). Pour le secrétaire général Ban Ki-Moon, « la piraterie n'est pas une maladie d'origine hydrique. C'est un symptôme de la situation sur le terrain [...] en Somalie »[357]. Elle survient à proximité d'un État très pauvre en complète déliquescence, qui subit depuis 1991 une longue guerre civile et un éclatement territorial, avec deux grandes régions proclamées indépendantes, le Somaliland au nord, proche du golfe d'Aden, et le Puntland, à l'extrémité est du pays[358]. L'absence d'État fort, dans un pays proche des grandes routes commerciales comprenant 3 700 km de côtes, sert de prétexte à l'action des pirates. La piraterie a surtout prospéré depuis la chute des islamistes (fin 2006) et se trouve souvent considérée comme l'activité de « Robins des bois » des mers, constituant une source de rémunération très rentable, fréquemment liée à des réseaux mafieux.

La riposte à la piraterie somalienne a d'abord été française[359]. Utilisant un État-major restreint embarqué tournant dans l'océan Indien, ALINDIEN, la France a fait le choix de ne jamais céder aux pirates et de libérer ses otages le plus vite possible. Seuls les Américains ont réussi à suivre cette stratégie (intervention sur le cargo *Maersk Alabama* le 12 avril 2009). Au contraire des Anglo-Saxons, favorables à l'essor de forces de protection privée embarquée, la France considère la sûreté comme une mission régalienne et s'appuie sur les forces navales nationales. L'immensité du bassin somalien (14 fois la France) et l'aggravation de la situation ont ensuite poussé la France à mettre en place, le 8 décembre 2008, la première opération navale de l'UE, EUNAVFOR-Atalanta. 4 à 13 bâtiments européens patrouillent en permanence dans le bassin afin de faciliter le regroupement des bateaux dans un corridor surveillé dans le golfe d'Aden, véritable rail de navigation, d'assurer la sécurité de l'aide humanitaire et de neutraliser les groupes pirates au large de la Somalie. Malgré un coût élevé (230 millions d'euros par an), Atalanta réussit à déjouer 170 attaques en 18 mois et se trouve prolongé, puis étendu le 30 juillet 2010 en direction des Seychelles, sur 20 fois la France, s'adaptant ainsi au trajet des pirates.

Parallèlement au système français puis européen, ont été créés deux systèmes internationaux de riposte. Les États-Unis et leurs alliés, présents

dans l'océan Indien depuis les attentats de 2001, ont créé, le 8 janvier 2009 à Manama (Bahreïn), la *Combined Task Force-151*. De son côté, le commandement allié de l'OTAN basé à Lisbonne (SNMG) a lancé, le 17 août 2009, son propre détachement dans l'océan Indien, l'opération *Ocean Shield* (« Bouclier océanique »). Enfin, depuis début 2009, d'autres nations indépendantes ont envoyé à leur tour des bâtiments de guerre, soit qu'elles soient touchées de près par le problème (Chine, Japon, Inde, Arabie Saoudite, Singapour), soit qu'elles veuillent retrouver un rôle important dans la région (Russie). L'enjeu actuel est de créer une instance de coordination entre toutes ces forces, qui ont parfois la tentation de ne protéger que leurs ressortissants.

Ces initiatives ont réussi à faire diminuer le taux de réussite des attaques (800 arrestations en deux ans[{360}]) et surtout chuter le nombre de tentatives à partir de la mi-2011 (13 actes en 2013, 7 en 2014), malgré un déplacement du problème vers le Sud. Le rapport présenté par Jack Lang à l'ONU le 25 janvier 2011 préconise une « somalisation » du problème faisant confiance aux autorités du Puntland et du Somaliland, qu'il entend responsabiliser en créant des tribunaux locaux et des prisons[{361}]. Surveillance et répression doivent s'accompagner d'un vaste programme d'aide au développement. Le coût de ces mesures, estimé à 25 millions de dollars, reste très inférieur au montant des pertes occasionnées par la piraterie. L'avenir dira si c'est une solution durable.

Les autres zones à risques, moins médiatisées, sont toutes situées autour des pays du Sud. Le sous-continent indien, qui connaît son apogée entre 2000 et 2003, est surtout représenté par le Bangladesh (55 actes en 2000, 59 en 2003, 17 en 2009, 21 en 2014), État pauvre et faible. Il faut ajouter tout le golfe de Guinée, en particulier autour du Nigéria (31 actes en 2013), dont les exploitations pétrolières attisent les convoitises[{362}]. Cette zone enregistre une forte croissance depuis 2010 (41 actes en 2014) ; les autres régions concernées restent plus marginales.

Les statistiques montrent également que les attaques sont devenues plus violentes. Jusqu'au milieu des années 1990, le nombre de victimes (morts, disparus, blessés, agressés, menacés, otages), restait faible (29 en 1994) : les pirates s'en prenaient de préférence aux biens sans menacer durablement les personnes. Beaucoup montaient à bord pendant la nuit, neutralisaient l'officier de garde et rançonnaient le capitaine, avant de repartir avec le butin. À partir de 1995, la pratique des prises d'otages massives se répand

(419 otages en 1997, 359 en 2003) et les morts deviennent monnaie courante, avec des maxima de 78 en 1998 et de 72 en 2000. Les chiffres explosent à partir de la fin 2007, avec un nombre de victimes qui dépasse largement la barre des 1 000. Les otages, qui peuvent rester prisonniers pendant des mois, forment désormais l'immense majorité des victimes{363}. Il y en a eu près de 1 200 en 2010 ; au 31 mars 2011, 28 bateaux et 596 marins restaient otages des pirates. Le phénomène est également plus médiatisé : le pape lui-même y a fait allusion dans un message en 2011{364}.

Les stratégies d'attaques ont donc évolué : plus motivés, les pirates sont désormais décidés à employer la force et à bloquer le navire dans la durée pour obtenir gain de cause. Les détournements de navires, destinés à acquérir de fortes rançons (d'un à 10 millions d'euros{365}), sont en forte progression (16 en 2001, 23 en 2005, 53 en 2010). Les pirates somaliens auraient ainsi gagné 120 millions de dollars de rançon en 2008 et 238 millions en 2010. Cette accentuation de la violence et cette professionnalisation de la piraterie se voient dans les statistiques sur les armes utilisées : depuis 2005, les armes à feu sont devenues plus courantes que les armes blanches (72 contre 67 en 2007, 139 contre 68 en 2008, 240 contre 70 en 2009).

Cependant, le taux d'échec des attaques n'est pas négligeable. Très variable dans les années 1990 (de 4 à 30 %), le taux de tentatives avortées dépasse les 30 % en 2000, avant de diminuer régulièrement, sous l'effet de la modernisation des moyens des pirates (47 échecs immédiats sur 293 en 2008, soit 16 %). Les moyens consentis par les grandes puissances ont réussi à le faire augmenter de nouveau en 2009, puis en 2011. Toutefois, sur l'année 2010, 44 % des navires menacés ont subi l'abordage et 12 % ont été détournés, les navigants ayant souvent pour consigne de ne pas résister à l'assaillant afin de sauver leur vie. Si le succès des pirates n'est parfois que momentané, le problème reste préoccupant.

Une connexion : piraterie et terrorisme ?

Depuis les détournements d'avions des années 1960-70, le terrorisme a largement fait appel à ceux qu'on qualifie (à tort) « pirates de l'air ». En mer aussi, peut-il y avoir une connexion entre piraterie et terrorisme ? Le sujet, polémique, vaut qu'on s'y attarde{366}.

Un portrait rapide amène à constater un certain nombre d'oppositions. Le pirate s'attaque de préférence aux biens marchands dans un but financier, le terroriste vise surtout les personnes et désire servir une cause idéologique, nationale ou religieuse qu'il juge supérieure. Pour le pirate, qui préfère prendre le moins de risques possible, la violence n'est qu'un moyen (bien que Patrick Villiers évoque les pulsions meurtrières « à la Bonnie and Clyde »[{367}]), il n'est pas prêt par vocation à payer son butin de sa vie. Pour le terroriste, en revanche, elle est pour ainsi dire la fin de l'action, laquelle mérite qu'on sacrifie son existence.

La notion de terrorisme est bien plus récente que celle de piraterie. Sa définition, relevant d'un enjeu politique énorme, a longtemps posé problème. Un gouvernement dictatorial qualifie volontiers de terroriste, pour le disqualifier, un mouvement de libération qui utilise la force contre lui. Les Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal l'ont donc condamné sans le nommer précisément. De nos jours, la majorité de la communauté internationale suit Walter Laqueur, pour qui le terrorisme est « le recours à la violence ou à la menace de la violence afin de semer la panique dans la société, d'affaiblir ou de renverser les autorités en place et de susciter des changements politiques »[{368}]. À noter l'aspect psychologique déterminant : en visant essentiellement des civils, le terroriste ne se contente pas de démoraliser le pouvoir établi, mais aussi la population tout entière, la guérilla tentant plutôt de s'en faire un allié, voire d'en devenir le porte-parole.

La rencontre improbable entre pirates et terroristes n'est cependant pas impossible. Unis par un même refus de la légalité, un commun emploi de la violence et la nécessité de se tenir à l'abri des ripostes des autorités établies, ce sont tous des hors-la-loi. Il faut ajouter ce que chaque acteur peut apporter à l'autre : les pirates professionnels possèdent l'arme du crime (le bateau) et un indéniable savoir-faire, celui du maniement et de l'attaque des navires, ainsi que le repérage des routes commerciales, des cibles potentielles et des lieux refuges. Le terrorisme peut apporter une logistique d'envergure, la détermination sans faille de ses hommes, voire les fonds nécessaires. En sens inverse, piraterie et trafics en tout genre (marchandises, drogue, migrants, esclaves) sont des mannes potentielles pour financer les opérations terroristes.

Concrètement, plusieurs événements successifs sont venus alimenter le mythe d'une collusion entre piraterie et terrorisme. Le premier fut l'affaire

de l'*Achille Lauro* en 1985. Le 7 octobre, ce grand paquebot de croisière italien (450 passagers) est détourné, dans les eaux égyptiennes, par un commando de quatre membres du Front de libération de la Palestine dirigé par Abou Abbas. Les terroristes, contrairement à des pirates ordinaires, ne prennent pas eux-mêmes les commandes du navire, mais font dérouter le navire vers Tartous (Syrie). Ils réclament la libération immédiate par Israël de 50 prisonniers palestiniens, menaçant d'exécuter une centaine d'otages. Bien que l'incident ne corresponde pas à la définition juridique de la piraterie, le président Reagan, suivi par l'opinion publique américaine, emploie sans hésitation le terme{369}. La Syrie refusant l'accostage, Abou Abbas tue, le 8 octobre, un touriste américain handicapé, de confession juive, Léon Klinghoffer (69 ans), au cours d'une mise en scène macabre qui scandalisera le monde entier. Le lendemain, les terroristes débarquent à Port-Saïd (Égypte) et, avant que le meurtre ne soit connu, obtiennent un Boeing 737 pour la Tunisie en échange de la libération des otages. Cependant, les États-Unis, avertis de la mort de leur compatriote, décident de prendre en chasse l'avion. Après un exploit technique, deux F-14 parviennent à détourner l'avion et à le faire atterrir à Sigonella (Sicile). Abou Abbas, d'abord libéré, sera condamné à perpétuité par contumace et terminera sa vie en 2004 dans une prison américaine à Bagdad. Notons que cet incident a poussé l'OMI à préparer un texte sur la sécurité maritime dans les eaux territoriales, la Convention SUA de 1988.

Trois ans plus tard, le 11 juillet 1988, le paquebot grec *City of Poros*, en croisière dans le golfe de Salonique avec 471 passagers, est arraisonné par le commando d'Abou Nidal (mort lui aussi à Bagdad en 2004), responsable du mouvement palestinien le Fatah, impliqué dans l'attentat de la rue des Rosiers à Paris en 1982. Trois hommes armés montent sur le bateau et ouvrent le feu, avant de disparaître. Cette fois, il n'y a aucun détournement, mais le bilan est lourd avec 9 morts (dont 3 Français) et 80 blessés (dont 31 Français). En somme, la connexion entre piraterie et terrorisme s'avère bien mince. Dans les deux cas, ce sont seulement des terroristes qui, de manière inédite, ont utilisé la mer et certaines méthodes de piraterie.

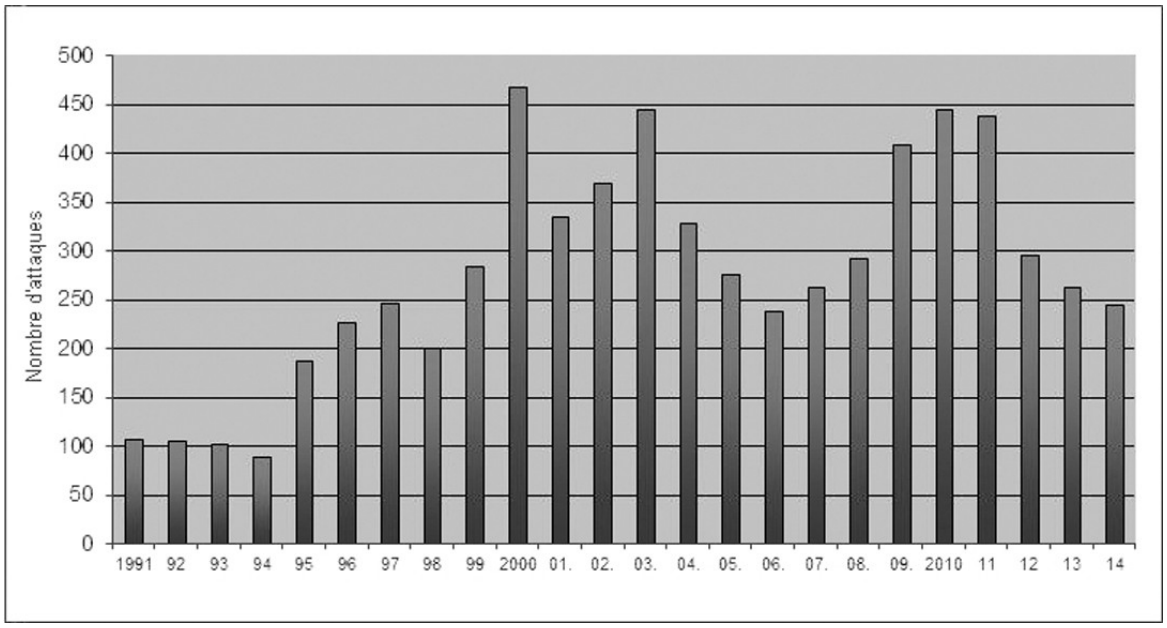
La théorie de l'alliance entre pirates et terroristes resurgit toutefois après le 11 septembre. Le navire de guerre américain *USS Cole* le 12 octobre 2000 (17 morts, 39 blessés), puis le pétrolier français *Limburg* en octobre 2002 (90 000 barils de pétrole brut perdus), sont tous deux victimes de navires suicides chargés d'explosifs dans l'océan Indien. Le groupe

terroriste islamiste *Al-Qaïda* revendique ces attentats et menace : « Si un bateau qui ne nous a pas coûté 1 000 dollars est parvenu à dévaster un pétrolier de cette taille, imaginez l'ampleur du danger qui menace l'artère commerciale de l'Occident que constitue le pétrole » (13 octobre 2002). Certains spécialistes prétendent qu'*Al-Qaïda* aurait une flotte d'au moins 15 navires de haute mer mobilisables partout. Après un séminaire international à Singapour sur le terrorisme maritime (23-24 septembre 2004), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) a réfléchi, du 1er au 5 juillet 2005, à un « Projet de résolution sur la sécurité maritime et la piraterie » où elle se dit « préoccupée par le problème de plus en plus répandu de la piraterie » et « par la relation qui existe entre la piraterie et le terrorisme international ». Olivier Halloui, chargé de la sécurité maritime à la Secopex (Société française de sécurité), évoquait l'éventualité de « pirates locaux qui, en échange de l'armement, ont passé une alliance avec des groupes terroristes ». Le 12 mars 2005, dans le détroit de Malacca, un navire chimiquier indonésien, le *Tri Samudra*, a été attaqué à la kalachnikov et au lance-roquettes par 35 pirates, qui sont finalement repartis après de longues manœuvres d'entraînement. On a aussi parlé des pirates indonésiens arborant l'insigne du Mouvement pour l'indépendance d'Aceh, lié à l'islamisme radical. Plus tard, à l'été 2010, le député du Finistère, Christian Ménard, membre de la Commission de la Défense, évoqua des suspicions, de la part des services de renseignements français, de liens entre les pirates somaliens et les *Chebabs*, chefs islamistes locaux, naguère hostiles aux actes des pirates, qui profiteraient désormais du montant des rançons. Mais aucun incident d'envergure n'est venu, depuis, attiser ces craintes alarmistes.

Ces exemples confirment que l'idée répandue d'une coïncidence entre piraterie et terrorisme est sans doute exagérée. Il s'agissait surtout d'acteurs utilisant à l'occasion le terrain ou les méthodes de l'autre. Dans le contexte actuel de montée parallèle des deux maux, il est probable que les deux risques s'additionnent plutôt qu'ils ne se superposent. Le théâtre du terrorisme ne se résume pas à la mer et il serait fort réducteur de voir le terrorisme maritime comme l'ultime stade d'évolution de la piraterie. Le risque de collusion étroite entre terrorisme et piraterie n'est pas à majorer : comme l'a souligné le séminaire de Singapour, les pirates professionnels ont tout à perdre d'une alliance durable avec les terroristes. Outre une existence plus souvent mise en péril, ils s'exposeraient surtout à une riposte militaire

d'envergure contre laquelle ils ne pourraient sans doute plus lutter. Éric Frécon souligne aussi combien l'identité et le mode de vie peuvent éloigner les islamistes convaincus, moralement rigoristes, des pirates, opportunistes amateurs de femmes et d'alcool{370}.

La résurgence récente de la piraterie et l'apparition d'un terrorisme maritime illustrent plutôt la permanence de la marginalité en mer, espace par excellence symbole de liberté, mais également de transgression et donc de danger. Des risques multiformes liés à l'essor du transport au long cours se sont développés dans diverses régions, mobilisant les autorités et les opinions publiques. La piraterie voit se mettre en place contre elle, à l'instar du terrorisme, une lutte internationale toujours plus coordonnée à l'encontre de ces deux fléaux.



Attaques de pirates depuis 1991 (source : BMI)

Bilan de la piraterie depuis 1991 (source : BMI)

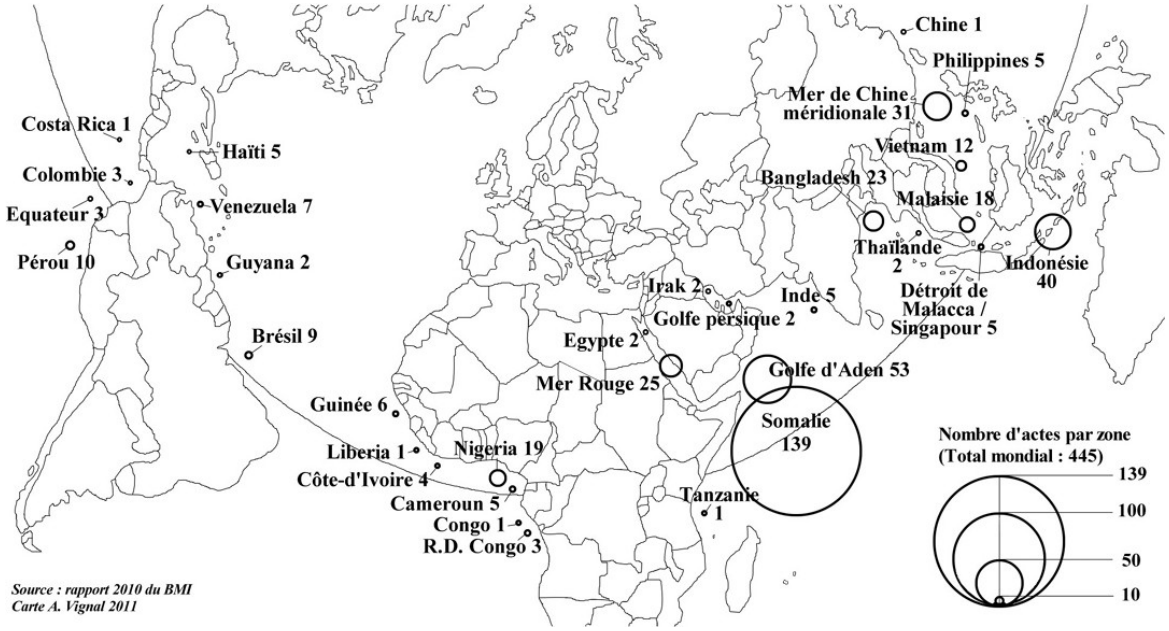
	1991	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**
Nombre d'attaques	107	106	103	90	188	228	248	202	300	469
Abordages	101	80	36	54	129	180	174	145	227	307
Tentatives	4	18	33	22	27	36	18	25	46	143
Tirs	0	0	16	0	9	6	24	11	12	8
Détournement	1	1	0	5	12	5	17	17	10	8

Divers	1	7	18	9	11	1	15	4	5	3
Nombre de victimes	42	58	14	29	410	293	643	485	473	480
Morts	0	3	0	0	26	26	51	78	3	72
Disparus	0	0	0	0	0	0	0	0	1	26
Blessés	4	16	3	10	3	9	31	37	24	99
Agressés			4	0	2	9	23	58	22	9
Menacés			1	8	59	56	119	68	21	72
Otages	33	18	6	11	320	193	419	244	402	202

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Nombre d'attaques	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	439
Abordages	219	257	311	228	182	162	169	151	155	196	176
Tentatives	83	71	93	77	52	56	62	47	85	89	105
Tirs	14	13	20	13	19	7	14	46	121	107	113
Détournement	16	25	19	11	23	14	18	49	49	53	45
Divers	3	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de victimes	331	327	644	401	509	317	433	1 011	1 167	1 270	895
Morts	21	10	21	32	0	15	5	11	10	8	8
Disparus	0	24	71	30	12	3	3	21	8	0	0
Blessés	39	38	88	59	24	15	35	32	69	37	42
Agressés	16	9	40	12	6	2	29	7	4	6	6
Menacés	45	55	65	34	14	17	6	9	14	18	27
Otages	210	191	359	148	440	188	292	889	1 050	1 174	802
Enlevés	0	0	0	86	13	77	63	42	12	27	10

	2012	**2013**	**2014**	**2015**
Nombre d'attaques	297	264	245	246
Abordages	174	202	183	203
Tentatives	67	28	28	27
Tirs	28	22	13	1
Détournement	28	12	21	15
Nombre de victimes	662	373	479	333
Morts	6	1	4	1
Disparus	0	1	1	0
Blessés	28	21	13	14

Agressés	4	0	1	14
Menacés	13	10	9	14
Otages	585	304	442	271
Enlevés	26	36	9	19



12. Actes de piraterie dans le monde en 2010

13. Actes de piraterie dans le monde en 2014

L'insécurité dans le golfe de Guinée au XX^e siècle

Patrice Sartre

Le golfe de Guinée s'étend du Libéria au Gabon, en incluant les zones archipélagiques de Guinée équatoriale et de Sao Tome et Principe. Il est commun d'y ajouter à l'ouest la Sierra-Léone et les Guinées, et à l'est le Congo. Avec un mort seulement en 2014 et aucun en 2013, l'insécurité en mer apparaît très anecdotique dans cette région qui « a acquis une regrettable notoriété de véritable théâtre de conflits violents, d'instabilité politique et d'implosions étatiques »[{371}]. Les facteurs structurels de cette insécurité tiennent aux mouvements lents mais difficiles à contenir des groupes sociaux de la région, aggravés par les difficultés du développement économique et social malgré l'importance des richesses, tant vivrières que rentières. Aujourd'hui, l'instabilité en Afrique centrale, le terrorisme dans la bande sahélienne et l'insécurité en mer font peser une nouvelle menace sur le golfe de Guinée.

Un demi-siècle d'insécurité

Le découpage territorial légué par les colonisateurs avait certes suscité quelques litiges (entre Côte d'Ivoire et Ghana, Burkina Faso et Bénin, Sierra-Leone et Guinée, Bénin et Niger, Nigéria et Cameroun), mais aucune guerre à proprement parler entre les États de la région du golfe n'avait été déclarée. Sur le plan intérieur au contraire, la décolonisation a débouché sur cinq guerres civiles qui ont entraîné entre un demi-million et un million de morts : la guerre « du Biafra » de 1967 à 1970 ; les deux phases de la guerre civile du Libéria, de 1989 à 1996 ; au Sierra-Leone, de 1991 à 2002 ; en Guinée Bissau de 1998-1999 ; enfin la guerre civile de Côte d'Ivoire, de 2002 à 2007, puis en 2010-2011.

Une structure sociale malmenée, parfois disloquée

L'irruption d'un pouvoir colonial fort s'arrogeant le statut de modèle politique avait bouleversé l'organisation des sociétés africaines. Au reflux colonial, tous les pays ont eu à gérer des communautés où l'idée de nation ne s'était pas encore imposée, déchirées entre une élite se définissant par rapport au modèle occidental et une population encore largement sous l'influence de notables et de structures coutumières. En outre, la lente descente des peuples du nord poussés par l'évolution climatique et les besoins économiques mettait en présence des identités qui s'exacerbaient parfois au contact les unes des autres. La crise ivoirienne est un exemple récent de ce type de concurrence. Cette pression du nord s'accompagne d'une diffusion de l'islam, religion fortement structurante dans des sociétés et des pays à la recherche d'identité.

Les premières années postindépendances avaient ainsi été consacrées par les États africains à la création d'un sentiment national à travers des pouvoirs forts, qui avaient dérivé en régimes militaires ou de partis uniques favorisés par la glaciation de la guerre froide. À la chute du mur de Berlin, en dehors du Ghana, aucun pays n'avait atteint une cohésion sociale qui lui permettait d'aborder en sécurité le virage de la démocratisation. Les gouvernements forts qui les avaient conduits jusque-là ne les avaient pas dotés d'une administration solide et autonome, et l'absence de véritables contre-pouvoirs judiciaires ou parlementaires avait permis le développement d'une corruption qui vidait l'État de sa substance.

Une des particularités des troubles du golfe de Guinée aura été la rupture générationnelle, venue aggraver l'émigration rurale vers des conurbations souvent portuaires où les masses déracinées se sont trouvées au contact de tous les pays du monde et sous l'influence de toutes les cultures, y compris des cultures de violence combinant mythes traditionnels africains, *cult groups* néo-chrétiens et modes vestimentaires islamistes, écartant la région d'un développement authentiquement indigène.

Un développement en échec face à la malédiction des richesses

La côte du golfe de Guinée est probablement une des régions du monde les mieux dotées par la nature : du soleil, de l'eau et des sols cultivables ; des ressources en minerais recherchés (or, bauxite, diamants, etc.) et des hydrocarbures ; en mer du poisson et encore du pétrole ; une proximité relative des plus gros marchés du monde et une main-d'œuvre nombreuse et bon marché. Pourtant, la bande côtière aligne les pays parmi les moins développés du globe. Sur les 187 pays classés par le PNUD au titre de l'Indice du Développement Humain 2013, et alors que le golfe de Guinée est largement autosuffisant sur le plan agricole, la Sierra Leone est 183^{e} et tous sont dans le dernier quart, sauf le Ghana qui n'en est pas loin comme 138^{e}. Un pays très richement doté comme le Nigéria n'est que 156^{e} et la Côte d'Ivoire 171^{e}.

Les perturbations sociales puis l'insécurité post-coloniale avaient troublé les équilibres vivriers déjà modifiés par la présence coloniale, mais ce sont les guerres post-coloniales et l'instabilité politique qui ferment le cercle vicieux « insécurité physique/insécurité alimentaire ». Les conditions climatiques particulièrement favorables du golfe de Guinée limitent la sous-alimentation{372}, mais la guerre cause deux famines au Nigéria (guerre du Biafra) et en Sierra-Leone/Liberia (1989-2001), tandis que l'instabilité politique et sociale interdit au delta du Niger, au Liberia, à la Sierra-Leone, à la Guinée et à la Guinée Bissau de sortir d'une situation de malnutrition scandaleuse dans des conditions aussi favorables.

Simultanément, la région ne réussit pas à tirer parti des richesses naturelles dont elle dispose, pourtant exportées vers les pays industrialisés, abondamment et sans interruption. Non seulement cette richesse ne se

transforme pas en développement mais la convoitise qu'elle suscite constitue un des facteurs déclencheurs des conflits qui ont ravagé ces pays.

Armes et enfants-soldats, éléments d'une culture de violence enracinée dans deux décennies de conflits

La principale motivation de l'usage de la violence est en effet un mélange de soif du pouvoir et d'avidité du profit{373} : prise de contrôle des taxes du cacao et du café en Côte d'Ivoire au bénéfice du parti en place ; livraison de la forêt libérienne à une exploitation sans retenue au profit du chef de l'État ; exploitation des diamants du Sierra-Leone au profit du même ; *bunkering* (dérivation d'un flux d'hydrocarbures vers des barges clandestines) dans le delta du Niger, etc. Ces richesses permettent alors l'accès aux armes, essentiellement aux armes légères, dont cinq à dix millions seraient toujours présentes dans le golfe de Guinée malgré les centaines de milliers détruites dans des campagnes de Désarmement, Démobilisation et Reconversion des combattants (DDR). La région souffre ainsi encore de l'action des groupes armés qui harcèlent les installations pétrolières à terre du delta du Niger, ainsi que de celle des sociétés militaires privées (SMP) qui les protègent. La maîtrise de ces outils de violence donne accès au pouvoir politique, soit par prise de contrôle des processus électoraux, soit par la conduite des coups d'état.

Manipulés par ces pouvoirs en conflit, les affinités ethniques, les communautés traditionnelles ou les ghettos urbains ont constitué le canal de recrutement des groupes armés, certains déjà organisés en formations de combat traditionnelles avant de rallier un des camps en conflit, comme les « chasseurs » Kamajors sierra-léonais. D'autres étaient constitués de très jeunes gens recrutés dans les quartiers des mégapoles ou raflés dans des villages : dans une région où 45 % de la population est âgée de moins de 15 ans, les chefs de guerre n'ont souvent pas d'autres ressources que de puiser dans cette catégorie d'âge. Les processus de leur démobilisation ont permis d'en ramener une importante fraction hors de la violence mais l'extrême pauvreté, l'absence de réinsertion effective et la réversibilité des sorties de crise, maintiennent la jeunesse ouest-africaine à la merci de prédateurs politiques ou maffieux, à terre et plus récemment en mer.

L'insécurité en mer dans le golfe de Guinée, prolongement des crises à terre

Dans le delta du Niger où se déroulent la majorité des actions d'insécurité du golfe, le mode d'action le plus fréquent est la prise d'otages, contre rançon, d'expatriés saisis sur des installations *off-shore*, à terre ou sur les bateaux de servitude faisant la navette avec la terre. Cette insécurité dans le delta est la continuation en mer d'exactions politico-crapuleuses à terre et se fonde sur un enracinement politique : refus des populations des spoliations et surtout de la pollution de leurs sols et de leurs eaux, révolte aussi contre le partage jugé injuste du profit des hydrocarbures.

Selon l'Organisation maritime internationale en 2013, sur l'ensemble du golfe de Guinée, 54 agressions ont été tentées en mer, dont 34 couronnées de succès, à comparer avec 64 attaques en 2012 et 61 en 2011. Dans plus de la moitié des cas, le navire était à quai ou au mouillage. Aucun membre d'équipage n'a été tué ni blessé, mais 93 ont été pris en otage et 9 navires ont été détournés. Ces chiffres constituent moins de 18 % des agressions relevées en mer dans le monde en 2013, en décroissance de 12,6 % par rapport à 2012. Selon le Bureau maritime international{374}, en 2014, la baisse des agressions a continué avec 41 dans le golfe de Guinée (mais avec 118 otages et un mort), soit 17 % des agressions mondiales, elles aussi en décroissance de 7 %. C'est au large du Nigéria que les agressions ont le plus diminué, de 31 en 2013 à 18 en 2014, le phénomène ayant cependant tendance à s'étendre aux côtes des extrémités nord-ouest et sud-est du golfe de Guinée.

Ce brigandage en mer cohabite avec d'autres formes de délinquance comme le trafic d'armes ou l'immigration clandestine et, de plus en plus, le transbordement en mer ou à terre de la drogue sud-américaine en route vers l'Europe à partir de la Guinée-Bissau mais aussi de la Guinée, du Ghana et maintenant du Nigéria. On estime en outre que 40 % du poisson pêché dans le golfe l'est illégalement, mais ce pillage est plus le fait de navires asiatiques ou russes protégés par l'absence ou la corruption de l'État, que de pêcheurs locaux illégaux. Quoiqu'ayant à gérer des problèmes internes difficiles, le golfe de Guinée a longtemps été épargné par l'insécurité en provenance des régions voisines. La zone sahélienne notamment n'avait pas ou peu interféré dans les conflits du golfe de Guinée. Désormais la criminalité saharienne constitue un appel d'air qui, à travers le Sahel, attise

la criminalité maritime du golfe, tandis que cette dernière lui fournit son principal combustible : la drogue. Le Nigéria d'un côté, le Mali et la Guinée-Bissau de l'autre, offrent deux exemples de cette interaction entre le Sahel et la mer. Désormais, ce type d'insécurité sévit tout au long de la bande sahélienne, du Soudan au Sénégal, et donc tout au long de la côte du golfe de Guinée. Non seulement il est illusoire de prétendre traiter l'insécurité en mer sans prendre en compte les problèmes à terre des États côtiers, mais il est désormais impossible de la réduire sans prendre en compte l'ensemble des problèmes politiques et sociaux de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale, du Sahara à la côte.

Des réponses nationales, régionales et internationales encourageantes

Après la chute du Mur, l'Afrique occidentale a été convoitée pour ses richesses minérales et agricoles, toujours par l'Occident mais désormais aussi par la Chine voire l'Inde. La bande sahélienne comme le golfe de Guinée ont en outre constitué les laboratoires d'expérimentation d'une multitude de doctrines de développement. Après les attaques du 11 septembre 2001, le Sahel est devenu un des champs de bataille de la lutte contre le terrorisme. Simultanément, depuis 2005, ce nouveau « golfe » attirait l'attention des États-Unis qui projetaient d'en tirer, en 2015, 25 % de leurs besoins en hydrocarbures. L'accroissement de la place du gaz de schiste a diminué l'attrait des hydrocarbures du golfe de Guinée tandis que le président Obama détournait son attention de la zone euro-africaine. La région a donc dû mettre en place le cadre de sa propre sécurité.

Le cadre de sécurité de la Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest, dominé par le Nigéria

Le golfe de Guinée est attaché à des organisations sous-régionales, la CEDEAO et plus tardivement la CEEAC[{375}], qui ont elles-mêmes conduit d'importants efforts pour trouver des solutions originales à leurs propres problèmes. Les pays occidentaux du golfe bénéficient ainsi du Mécanisme de Prévention, de Gestion et de Règlement des conflits de la CEDEAO,

instauré par le protocole de 1999, sans doute le mécanisme de stabilité le plus abouti du continent. Une unité de maintien de la paix, le Groupe de Surveillance de la CEDEAO (ECOMOG), avait été mise sur pied à la hâte en 1990 pour faire face à la première guerre au Libéria, avec un grand pragmatisme juridique et dans une certaine confusion politique. Elle est ensuite intervenue dans le conflit sierra-léonais puis dans celui de Guinée-Bissau et constitue désormais la Brigade des forces en attente de la région. Les résultats de l'ECOMOG sont à mettre au crédit de son ossature nigériane, les autres pays de la sous-région fournissant des compagnies, des membres de l'état-major et parfois le commandant de la force.

Géant ouest-africain par sa superficie (932 000 km^2), colosse africain par sa population (180 millions d'habitants) et ses ressources, le Nigéria est un pays à visibilité mondiale, prétendant à un siège permanent au Conseil de Sécurité comme représentant du continent. Contributeur essentiel au maintien de la paix partout dans le monde, il l'a particulièrement été dans le golfe de Guinée, au sein soit de missions de l'ONU, soit de l'ECOMOG. Pourtant, l'influence positive qu'il pouvait avoir sur la sous-région se réduit à vue d'œil et le pays tend à étendre ses problèmes d'insécurité aux pays voisins. Comme l'a montré la gestion de la crise malienne, ses difficultés intérieures le détournent de son rôle de leader de la résolution des problèmes de la sous-région. Son gouvernement fédéral demeure incapable de maîtriser la corruption et, malgré les ressources tirées du pétrole, il reste inapte à développer les misérables États du nord, et même à développer le Sud d'où proviennent pourtant ses richesses. La situation est devenue si difficile dans ces deux parties de la fédération, qu'on peut désormais envisager une combinaison de ces deux conflits en une guerre civile. Déjà, le pays est devenu un corridor pour toutes sortes de crimes et de délits, menaçant toute la région, le Maghreb et l'Europe.

Une prévention décevante

La prévention « active » ou opérationnelle, pour reprendre le vocabulaire de la CEDEAO, celle qui est censée stopper la course d'un pays à la crise, n'a jamais été efficace dans le golfe de Guinée. L'aide, principalement fondée sur la fourniture de moyens financiers et matériels, et sur la formation technique pour les utiliser, a toujours été d'un rendement

décevant et, même là où des réussites agricoles ou industrielles ont été obtenues, elle a été incapable d'utiliser ces succès pour en répartir les profits.

Ces défauts ont été aggravés par le fait que les sommes importantes injectées dans des sociétés qui n'avaient pas acquis la capacité à les transformer en développement restaient disponibles au détournement et à la corruption{376}. Le cas le plus flagrant de cet échec est le delta du Niger, pourtant noyé sous l'aide : aide directe des compagnies pétrolières cherchant à faire pardonner leurs dégâts, aide d'une multitude d'ONG notamment religieuses, aide du gouvernement fédéral et des États du delta. Faute de compréhension des réalités de terrain et du véritable besoin des populations et faute surtout d'une évolution efficace des structures et relations sociales, cette aide n'a eu qu'un faible effet de développement et a en revanche alimenté une corruption qui a financé les éléments armés sans désarmer les prétextes à leurs exactions.

L'assistance militaire technique a compté parmi les programmes d'aide les mieux conduits, mais elle a pourtant en général échoué. Elle a produit les outils surpuissants qui ont multiplié les coups d'État militaires dans des pays trop faibles et qui ont montré les mêmes défauts que ceux construits par l'aide civile : absence de développement d'un esprit de service de l'État, entretien d'un mythe de puissance du militaire qui contaminera toute l'Administration « en uniforme », organisation et équipements inadaptés et trop coûteux. Mal payées et leurs matériels non entretenus, conçues sur un modèle occidental inadapté aux problèmes de sécurité à résoudre, ces armées africaines se sont affaiblies puis souvent disloquées, leurs unités à la dérive nourrissant des bandes armées défiant le pouvoir central (Sierra-Léone, Guinée Bissau, delta du Niger) ou au contraire leurs éléments les plus solides constituant des armées séparatistes (Côte d'Ivoire).

À la fin du siècle dernier, la Grande-Bretagne, les États-Unis et la France ont lancé des programmes vaguement coordonnés de « renforcement des capacités africaines de maintien de la paix »{377}. Le but des pays instigateurs était de ne plus intervenir dans les conflits africains que par la formation, l'équipement et le financement de forces africaines. S'ils n'ont pas eu l'effet immédiat espéré, ils ont contribué à adapter les forces africaines à leurs missions de stabilisation et à la coopération sous-régionale, permettant quelques succès des stratégies régionales de sortie de crise.

Les succès incontestables mais limités des stratégies de résolution et de sortie des crises

Quasiment le monde entier s'est efforcé de ramener le golfe de Guinée à la paix : l'ONU à travers les opérations de maintien de la paix et ses agences ; l'Union Africaine ; la CEDEAO à travers l'ECOMOG ; l'Union Européenne et l'OCDE à travers leurs financements et un grand nombre de petites missions « interstitielles » de police, de soutien aux élections, de reconstruction des systèmes de sécurité ; pratiquement tous les États occidentaux, dont les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France furent les plus voyants ; une multitude d'ONG, africaines ou non, confessionnelles ou non. Malgré de graves difficultés, comme celles de l'ONU en Sierra-Leone en 1999, ces dispositifs ont fini par stopper les combats et permettre le désarmement des combattants. Pourtant, les succès ont toujours été fragiles. Si certains, comme au Libéria ou en Sierra-Leone peuvent avoir débouché sur une stabilisation durable, d'autres, comme celle de Guinée ou de Côte d'Ivoire doivent encore confirmer leur durabilité.

Partout le désarmement des combattants a été un succès, mais on estime qu'il n'a permis de retirer que 10 % des armes en circulation dans la région. Partout la démobilisation a été effective, mais on constate que les combattants restent longtemps reliés par le réseau de leurs anciens groupes armés. Et presque nulle part la réintégration des combattants n'a pu être effectuée dans des proportions significatives, faute d'une stabilisation appuyée sur un développement rapide.

Les difficultés de stabilisation durable

Le golfe de Guinée expérimente cette lenteur décourageante de la stabilisation, notamment en Sierra-Leone où, malgré les efforts de la communauté internationale, un grand nombre des anciens *militants* n'ont toujours pas trouvé une véritable reconversion. La *kalachnikov* demeure le seul outil dont ils savent se servir et leur réseau social reste celui de leur bande armée. Chaque échéance électorale les voit réembauchés par les partis politiques pour « protéger » leurs campagnes, comme ce fut initialement le cas en 2003 dans le delta du Niger, avec des conséquences encore irréversibles douze ans plus tard.

Dans des régions où beaucoup de citoyens sont armés, où la sécurité repose sur son voisin et l'insécurité émane du voisin de son voisin, où l'armée et la police font partie des bandes armées dont on peut tout craindre, la première difficulté est de faire admettre la légitimité du monopole de l'État et l'existence même d'un « secteur de sécurité ». La CEDEAO a rédigé un code de conduite pour les forces armées et les services de sécurité des pays d'Afrique de l'Ouest. Il pose, entre autres, la responsabilité personnelle de chacun, le refus des ordres illégaux, l'usage proportionné de la force.

Ces efforts de la sous-région et de la communauté internationale sont encore restés à un niveau trop théorique pour porter pleinement leurs fruits, car la structure du secteur de sécurité qu'ils proposent demeure celle des modèles occidentaux. Un secteur de sécurité robuste ne peut se construire que s'il s'adosse à un État qui progresse en même temps que lui. Non seulement les États sortant de crise ont des difficultés à recycler leurs combattants dans une vie normale, mais ils demeurent eux-mêmes fragiles économiquement et politiquement. Les Programmes d'Ajustement Structurels du dernier quart du siècle précédent expliquent en partie les taux de croissance actuels de la région mais ils ont aussi eu pour effet de diminuer la capacité d'agir d'États par ailleurs affaiblis par les « ajustements démocratiques ». La fin de la guerre froide avait en effet convaincu le monde occidental de la supériorité de son modèle, et il a cru devoir imposer à l'Afrique un « diktat démocratique » : l'aide conditionnée au vote. Les scrutins électoraux ont pourtant été souvent déstabilisants et générateurs de violence, notamment lorsque la campagne électorale tournait à des affrontements ou lorsque le manque de moyens conduisait à des résultats contestables venant confirmer ces affrontements. Soutenus par la communauté internationale, les scrutins de sortie de crise ont généralement été certes moins contestables, mais les suivants, organisés avec moins de moyens et de contrôles indépendants, ont souvent relancé les troubles.

Une insécurité en mer persistante car enracinée à terre

La lutte contre l'insécurité en mer se déroule dans le golfe de Guinée sur deux fronts. D'une part la sûreté des ports, des zones de mouillage et de leurs approches, d'autre part la protection des installations pétrolières *off shore* et du trafic maritime qu'elles génèrent, principalement dans le delta

du Niger. Un troisième front d'insécurité, trop négligé à ce jour car moins « crisogène », concerne les zones de pêche qui méritent un effort pour le moment hors de portée des pays du golfe.

Le défi incertain du delta du Niger

Le plus grave de l'insécurité dans le golfe de Guinée est dû aux exactions commises dans le delta du Niger contre les installations et les personnels des compagnies pétrolières, en mer mais surtout à terre. Les mesures prises par ces compagnies et par les autorités des États du delta ont permis de les réduire mais la mise en échec totale des agressions est difficile compte tenu des refuges qu'apportent aux *militants* la mangrove et les *creeks* du delta, compte tenu aussi de la protection politique dont ils bénéficient de la part des responsables locaux.

Prolongement en mer des troubles à terre, l'insécurité dans le delta du Niger a résisté aux moyens militaires mis en œuvre par le gouvernement nigérian dans le cadre de l'opération *Restore Hope*. Ses unités sont en effet constituées de soldats dépaysés par ce milieu amphibie et sont équipées de moyens de combat classique, terrestres comme navals, qui s'y révèlent inopérants dans cette *riverine warfare*. Le pouvoir fédéral a été convaincu dès 2006 de la nécessité de trouver une solution politique au problème et a favorisé l'accès en 2010 d'un *Ijaw*, un groupe ethnique du delta, à la vice-présidence de la fédération. La mort du titulaire en fit un Président fédéral, confirmé par l'élection de 2011. Sa politique d'amnistie, l'accroissement des ressources issues du pétrole attribuées aux États du Delta et le redoublement des efforts de l'opération *Restore Hope*, renommée *Pulo Shield*, ne sont parvenus qu'à calmer la situation, et notamment à diminuer l'insécurité en mer, sans la résoudre. Le durcissement de la crise de Boko Haram a depuis contraint à basculer les efforts militaires vers le nord et a conduit en 2015 à l'élection d'un nordique musulman à la présidence, laissant incertain l'avenir du delta.

Comme au Sahel, la lutte contre l'insécurité côtière ne doit pas connaître les frontières

L'Afrique ne peut résoudre l'insécurité en mer sans une coopération entre tous les pays du golfe, et c'est la tâche de la Commission du Golfe de Guinée (GGC)[{378}]. Depuis 2011, la CEDEAO et la CEEAC coopèrent aussi directement pour développer une stratégie maritime commune et contrer les menaces à la sûreté en mer, comme suite aux résolutions 2018 et 2039 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies, qui pressaient les pays d'Afrique centrale et occidentale de faire échec aux attaques armées en mer.

En juin 2013, les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre se sont réunis à Yaoundé autour de la problématique de l'insécurité maritime. Une déclaration des chefs d'État, un code de conduite et un mémorandum d'entente se sont efforcés de mobiliser la région, mais les progrès sont lents : l'architecture de sûreté n'est pas encore effective, des mésententes entre des acteurs maritimes nationaux persistent, le système de financement tarde à se dessiner, l'aide extérieure reste limitée, et les problèmes de délimitation des frontières maritimes compliquent parfois la situation. L'architecture de sûreté visée se compose d'un centre interrégional (CIC) à Yaoundé et de deux centres régionaux à Pointe Noire et Abidjan. Chaque centre régional couvre trois zones maritimes dans lesquelles des centres maritimes multinationaux doivent coordonner les activités des centres d'opérations nationaux.

Les moyens de la mise en place complète et du fonctionnement de l'architecture sont problématiques. Les querelles entre marines, polices maritimes ou gardes-côtes continuent dans certains pays. Quant aux moyens navals, quelques pays comme le Cameroun fournissent des efforts pour se doter de bâtiments pouvant pourchasser les pirates, mais ces acquisitions restent hors de portée de la plupart. Les pays occidentaux, et notamment la France, tentent de les aider, comme le montre le soutien de l'École Nationale à Vocation Régionale de Bata en Guinée équatoriale ou la réunion en juin 2015 à Brest, d'une vingtaine de chefs d'états-majors des marines du golfe de Guinée et leurs homologues européens.

Aujourd'hui, l'instabilité en Afrique centrale, le terrorisme dans la bande sahélienne et la piraterie dans le golfe font peser une nouvelle et dangereuse menace sur la sécurité de la région. La CEDEAO, la CEEAC et l'Union africaine ont compris qu'elles ne peuvent résoudre le problème sans une étroite coopération et sans aide extérieure. Au Mali, dans le golfe et face à Boko Haram, cette coopération est déjà une réalité, démontrant que, comme

la menace, la réponse ne doit pas connaître les frontières et doit être commune, sur terre comme en mer.

La piraterie somalienne de la fin du XX^e^ siècle au début XXI^e^ siècle

François Guiziou
Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes

La seule évidence en ce qui concerne la piraterie exercée par des hommes originaires de la Somalie est qu'elle a été l'un des sujets médiatiques les plus marquants du tournant des décennies 2000 et 2010. Parmi d'autres, les cas du *Ponant* (2008) et du *Maersk Alabama* (2009) ont respectivement fait émerger le phénomène dans les actualités françaises et américaines{379}. Presque tous les pays occidentaux ont connu au moins un cas médiatisé d'attaque aboutissant à un procès de pirates somaliens. Le caractère universel et – malheureusement – romantique de la piraterie a contribué à cet essor médiatique, tout comme les schémas explicatifs périlleux mêlant pirates, terroristes, insurgés, faillite de l'État somalien, zones grises, misère et pêcheurs spoliés. Ces schémas vont de la compassion à la condamnation de ce qui a été rapidement qualifié de résurgence barbare inacceptable. L'essor médiatique du phénomène ne doit pourtant pas laisser oublier que la

piraterie somalienne ne peut être uniquement lue selon le contexte somalien actuel, largement méconnu et imperméable au regard de l'observateur extérieur. La question est plutôt de savoir comment en l'espace de 20 ans des hommes, issus d'une culture tournant le dos à la mer, ont réussi à lancer l'une des plus grandes entreprises d'extorsion de tous les temps, chassant sur une dizaine de millions de km^2, en plein milieu de l'océan – une première pour la piraterie – et avec des moyens aussi efficaces que dérisoires. Ils ont défié les marines militaires et ponctionné le commerce maritime. Leur réussite a été éphémère, les attaques ayant depuis presque totalement disparu : les pirates n'ont pas bloqué les routes, encore moins menacé l'industrie du commerce maritime au point de la fragiliser durablement. Leurs actes ont cependant généré une réponse internationale unanime, parfois surprenante, la piraterie demeurant dans l'imaginaire collectif l'ennemi de la civilisation. Reste que ces pirates somaliens sont devenus l'archétype des pirates modernes, remplaçant, dès leur médiatisation, les pirates de Malacca qui avaient incarné l'activité jusqu'au milieu des années 2000. Leurs *skiffs*, leurs assauts rapides et les otages qu'ils détiennent ont marqué les esprits occidentaux au point que trois films et une multitude de séries télévisées reprennent leur histoire.

Les lignes suivantes proposent de revenir sur la piraterie somalienne par une approche descriptive de son développement et de sa structuration, mais également d'élargir ces propos liminaires par deux considérations complémentaires, l'une économique sur l'impact de cette piraterie, l'autre concernant la diminution sensible des actes. *In fine*, est abordé le jeu de perspectives qui s'offre à la lecture comparative des cas avec la façade occidentale du continent africain, dissociant clairement les deux phénomènes.

La piraterie somalienne : naissance et développement

Depuis 1990, les pirates somaliens sont responsables d'environ 1 500 actes de piraterie, qu'il s'agisse de tentatives ou de prises de navires, 80 % de ces actes ayant eu lieu depuis 2006. Ce chiffre colossal est d'autant plus important qu'avant le début de 1990, il n'y a jamais eu d'acte de piraterie menée par des Somaliens ou des Somalis.

La piraterie est née dans le contexte particulier de l'effondrement de l'État somalien de Maxamed Siyaad Barre (1991), plus précisément dans le temps qui lui est immédiatement consécutif, celui de la reconstruction généralisée du pays autour des principaux lignages somalis. Dans le nord-est, autour de la région du Bari, en pays *majeerteen*, la structuration d'un embryon d'État autour du *SSDF* (*Somali Salvation Democratic Front*) permet à quelques opportunistes de lancer un système lucratif de licences de pêche et de taxes visant initialement à financer le proto-État du *Puntland*. Ces pratiques dérivent rapidement en une extorsion généralisée des navires transitant au large du cap Guardafui, région propice à la pêche et connexion entre le golfe d'Aden et la côte orientale de la péninsule Somalie. Il faut remarquer que la pratique de cette nouvelle activité a été un sujet de discorde majeur à la tête du *SSDF*, puisqu'assimilée par certains comme une activité criminelle préjudiciable à la réussite de la reconstruction et d'une certaine crédibilité internationale. Cette lutte interne, sur fond de lutte politique au sein de l'administration naissante, s'est réglée par un *statu quo* ne freinant pas l'activité. Limitée en nombre de cas à ses débuts, l'activité est néanmoins immédiatement devenue lucrative avec quelques prises rapportant des rançons se comptant en centaines de milliers de dollars et plus. Partout où la reconstruction est en marche, à l'exclusion de la côte du *Somaliland*, quelques cas ont lieu, qu'il s'agisse de bandes opérant depuis les côtes du Mudug, du Banaadir (région de Muqdisho, Marka et Warsheek) ou du Sud somalien, autour de la dernière grande ville portuaire avant la frontière kenyane, Kismaayo.

Ce contexte est doublé par l'émergence d'une économie interlope en lien avec les intérêts troubles d'investisseurs mafieux italiens établis en Afrique de l'Est. Ces derniers contribuent à divers niveaux à l'économie somalienne et à l'exploitation, le plus souvent en accord avec des investisseurs locaux, de l'absence d'autorité centrale somalienne : déversement de déchets, trafics illicites, plantations sauvages. Dans ce contexte économique particulier et de reconstruction éclatée de la Somalie – pendant lequel tant de choses se modifient – se lient et s'opposent les acteurs de la politique somalienne et les intérêts italiens, les Somaliens affairistes de la capitale et les Somaliens issus de la rébellion. C'est là que naît la piraterie, non pas dans une ambiance de fin de règne et de désordre généralisé, mais bel et bien dans l'amorce d'une reconstruction où acteurs interlopes mondialisés, opportunistes locaux en tous genres et politiciens ambitieux tentent de

saisir, non pas le destin de la Somalie et de son peuple, mais au moins de quoi faire vivre et pérenniser leurs projets et intérêts personnels. Ce n'est pas le territoire qui est un enjeu crucial, mais le rattachement à des réseaux rémunérateurs. La piraterie est l'une des opportunités, adossée aux juteux trafics des licences de pêche, des amendes, des armes et des déchets, trafics soutenus indirectement par des sociétés internationales et imbriqués dans des jeux politiques complexes qui dépassent largement la seule Somalie. Ainsi, entre 1990 et 1999, dans l'indifférence presque totale, une cinquantaine d'actes de piraterie ont eu lieu au large de la Somalie, avec une variabilité interannuelle et géographique très marquée. Pourtant, ils incarnent déjà tout ce qui va faire dix ans plus tard le succès de l'industrie pirate somalienne durant cinq ou six années : navires rapides, enlèvements, parfois même utilisation de bateaux mères, rançons élevées et opportunisme sans limites.

S'amorce ainsi une lente progression du nombre d'incidents au début des années 2000, coupée par les effets du tsunami de 2004, puis une nouvelle hausse des actes, à partir de 2005, amenant à la prise en compte du phénomène comme une menace majeure à partir de 2006-2007. Selon les données du Bureau maritime international (BMI), les années 2007, 2008 et 2009 ont constitué la période de croissance la plus importante du phénomène : + 103 % entre 2006 et 2007 (63 cas), + 102 % entre 2007 et 2008 (127 cas), + 75 % entre 2008 et 2009 (223 cas), avant que celui-ci ne connaisse une stabilisation autour de 220 attaques en 2010 et 2011, puis une baisse marquée dès mi-2012. Cela indique nettement une augmentation de l'activité pirate au moment même de la prise en compte de la menace et de sa médiatisation, le tout s'accompagnant de l'augmentation notable des montants des demandes de rançons. Il y a là certainement un effet catalytique entre la menace perçue, les réussites des attaques et l'écho médiatique qui amènent à la fois au développement de l'activité et à l'intensification de la lutte. Géographiquement, l'aire de chasse des pirates est passée du seul golfe d'Aden, des eaux du cap Guardafui et des approches somaliennes à l'ensemble du bassin occidental de l'océan Indien, jusqu'au canal du Mozambique et aux Maldives, remontant même quelques rares fois au nord du Bab el-Mandeb et jusqu'à Ormüz. Cette mutation de la portée des attaques s'est effectuée largement entre 2008 et 2010 et a représenté à son apogée (2011-2012) quelque 13 millions de km^2, un peu moins de 20 % de la superficie l'océan Indien. Cette expansion s'est faite par sauts

géographiques successifs depuis les abords des côtes somaliennes au golfe d'Aden, de plus en plus loin vers le large, au fur et à mesure de la protection croissante du trafic dans le golfe d'Aden et de la surveillance des côtes somaliennes, *containment* imparfait.

Caractéristiques et organisation de l'activité

Le fonctionnement et l'organisation de la piraterie somalienne appuient l'idée qu'elle est profondément somalie, basée sur l'opportunité et incluse dans un système mondialisé somali moderne et discret. Cependant ses deux caractéristiques les plus évidentes sont souvent reléguées au second plan : elle est océanique et basée sur l'enlèvement et la rançon, ces deux éléments dénotant d'une forme de piraterie particulière.

L'économie de la rançon qu'ont développée les pirates somaliens est l'opposé d'une grande piraterie visant à piller les cargaisons ou à voler les navires pour les exploiter une fois maquillés. Elle s'est concentrée sur un mode opératoire visant à capturer de jour le navire, puis à contraindre l'équipage à rejoindre l'un des ancrages de la côte somalienne où les otages sont détenus. Quelques-uns de ces points sont désormais des toponymes mondialement connus : Eyl, Bander Beylah, *ras* Xaafuun, Caluula ou encore Hobyo. Ces petites localités, souvent des hameaux littoraux, sont de dimensions très réduites, leur situation dans la géographie du pays somali tout à fait marginale et leur rôle économique négligeable. Là, s'est structurée une économie locale, fournissant vivres et gardes aux pirates, permettant l'attente durant la négociation et l'envoi de l'argent vers les grands centres de l'arrière-pays somali. Cette économie de l'enlèvement est d'autant plus marquante qu'elle s'est exercée à très longue distance des côtes, sans abris côtiers majeurs, et cela malgré des moyens techniques de navigation et des compétences maritimes extrêmement modestes. En guise de navires-pirates, les pirates somaliens ne disposent que de petits bateaux en résine, équipés de moteurs deux-temps asiatiques, parfois lancés depuis des bateaux plus gros, boutres ou petits navires de pêche capturés et reconvertis en bateaux mères. L'équipement de navigation rudimentaire de ces navires (*GPS*, radio, peut-être systèmes de lecture des données *AIS*) et les armes employées aisément disponibles dans le *free-market* somalien (fusils-mitrailleurs et lance-grenades de fabrication ex-CEI ou asiatique) ont

suffi à cibler et attaquer, à l'aide d'échelles, les navires de pêche et de commerce, longtemps sans protection active contre ce type d'agression. Quant à un présumé réseau de renseignement permettant de repérer les navires à l'échelle de l'océan Indien, rien à ce jour n'a semblé aller dans ce sens, la stratégie des pirates comme leurs tactiques semblant aussi efficaces qu'opportunistes. Ils ont ciblé le gros du flux dans le golfe d'Aden, suivant les corridors de protection et s'éloignant dans l'océan Indien vers des cibles plus vulnérables et isolées, lorsque leur taux de réussite a chuté. En d'autres termes, il s'agit d'une adaptation fine et rapide à la lutte, sans pour autant développer un mode opératoire complexe.

La simplicité de ce mode opératoire et la réussite des pirates illustrent le paradoxe qui lie piraterie et monde somali. Le peuple somali, peuple de petits pasteurs nomades, n'a pour ainsi dire pas d'histoire maritime notable et a traditionnellement vécu le dos littéralement tourné à la mer. Les petits monts *majeerteen* – où commence très probablement l'expansion somalie autour du XIII^{e} siècle –, s'ils dominent le littoral du désormais célèbre *Puntland*, n'offrent pas de plages et de criques particulièrement propices au commerce et la très redoutée et brûlante plaine littorale, appelée *guban*, est impropre à la vie pastorale. De même, tous les grands centres urbains somalis sont dans l'*hinterland* à distance de la côte, la capitale, Muqdisho, et les quelques ports célèbres (Berbera, Marka, Boosaaso ou Kismaayo) étant tous d'origine exogène, majoritairement perse et arabe, en bout d'oueds et de pistes à troupeaux. Les pêches inexistantes ou presque avant la période étatique (1960-1991) n'ont pas connu de réel développement massif et sont restées des petites pêches littorales ou des ventes de droits de pêche à des *joint-ventures* étrangers. Rien, en définitive, qui ne puisse laisser penser que la littoralité ou la maritimité des Somalis soient la raison de leur réussite dans l'aventure de la piraterie. Pourtant les pirates somaliens ont bénéficié d'un droit coutumier favorable à leur action : la place de l'étranger est inexistante en pays somali ; une activité criminelle peut être considérée comme conventionnelle si elle n'impacte pas le groupe et ses intérêts. La réussite économique d'un individu – par répartition contractuelle et familiale – est respectée, car elle profite au plus grand nombre. Les observateurs internationaux ont été surpris de découvrir que certaines opérations ont émané, en plus des commanditaires habituels, de bourses locales à la piraterie, où chaque dotation en armes ou argent a permis de prendre part à l'activité. Cette forme de contractualisation

classique est l'essence même des fondements économiques de la société somalie et il n'est pas étonnant de la retrouver à l'échelle de la piraterie. Enfin, la pratique de l'espace maritime, nouvelle, ne paraît pas avoir limité les pirates dans un rapport à la côte imposé par une culture littorale. Autrement dit, une fois le premier pas en mer effectué, l'océan s'ouvre comme un terrain de chasse sans limites, autre que la capacité des *skiffs* à embarquer vivres et carburant, et ne dépend pas nécessairement du littoral et de ses abris. Cela a été décrit comme une course au large de désespérés, mais peut tout aussi bien être la prise de conscience de la probabilité de réussite d'au moins une prise, connaissant le nombre de navires transitant. La simplicité du mode opératoire n'est pas forcément, là, signe de dénuement, mais également d'une confiance absolue dans la réussite de l'activité. Il est cependant nécessaire de rappeler que le droit coutumier est aussi devenu une limite à la piraterie et ses abus, tant en ce qui concerne l'activité proprement dite – venant déstabiliser les communautés locales – que par le poids social de ses conséquences indirectes – alcool, khat, prostitution – amenant ainsi certaines autorités locales à bannir les pirates.

Les années de guerre et le flou hérité du *Somalia syndrom* n'ont pas fait de la Somalie un pays sans économie – du reste cela existe-t-il ? – et sans connexions internationales. La réussite de la piraterie somalienne est l'illustration qu'il existe un réseau de communautés transnationales somalies qui par ses flux financiers discrets (*xawaalad*) et ses compétences (négociations, traduction, réseaux d'influence) a permis la mise en place de la piraterie en facilitant son financement et l'utilisation de ses bénéfices, rendant possible la réinjection de fortes sommes dans des activités conventionnelles, allant de l'immobilier au transport. Ce n'est en définitive pas du désordre et de la misère que s'élève la piraterie somalienne, mais certainement plus de la fine structuration de la société somalie, dans un contexte particulier de restructuration généralisée sur des bases lignagères et dans une perspective désormais transnationale. Lier *failed state* somalien et piraterie n'est donc pas si évident que ce qui en a l'air.

L'impact et la fin de la piraterie

Le plus impressionnant, politiquement, dans l'émergence de la piraterie somalienne est la réponse internationale qu'elle a engendrée, qui a été

unanime à défaut d'être efficace à ses débuts : unanime en ce qui concerne l'impact et le risque sur l'économie mondiale ; unanime sur la caractérisation des auteurs de cette piraterie, des barbares issus du chaos et de la misère somalienne ; unanime quant aux solutions, un retour à la chasse aux pirates et aux convois armés. La piraterie, ainsi vue comme une menace barbare sur des flux économiques majeurs, a généré un jeu diplomatique et stratégique international, qui a rapidement dépassé les seuls enjeux de sûreté, en concentrant des forces et des opportunismes stratégiques à plusieurs échelles.

L'impact de la piraterie somalienne est incertain. Si la Banque mondiale chiffre un surcoût de 12 à 24 milliards de dollars annuels et la fondation *One Earth Future* 7 à 12 millions, il paraît très délicat d'évaluer le réel poids de ces pirates somaliens sur l'économie maritime. D'abord parce que les statistiques des attaques sont imprécises et le montant des rançons n'est que rarement divulgué. Ensuite, parce que dans un contexte de crise maritime mondiale, il a été bien difficile de dissocier les effets de la piraterie somalienne et les variations d'activité de l'industrie du transport maritime. Enfin, parce que les méthodes d'évaluation n'étudient que le surcoût et pas la création de nouveaux marchés et d'opportunités économiques qui profitent à des entreprises honorables qui n'ont rien de pirates (sociétés militaires privées, assurances, équipementiers, etc.). Il est bon de remarquer que dans ces évaluations du surcoût, les rançons ne pèsent que pour une fraction de l'ordre d'un ou deux pour cent. Par ailleurs, rapportée au volume transporté et considérant qu'en fin de chaîne ces surcoûts sont payés par les consommateurs de produits transportés, l'immensité des sommes reste de l'ordre du centième de pour cent de ce qui passe dans la zone menacée. En ce sens, le péril économique avancé pour certains n'est probablement pas plus qu'une nuisance pour les compagnies maritimes{380}. L'impact est beaucoup plus critique en ce qui concerne les marins, opérateurs des navires de commerce et population mondialisée par excellence, qui doivent supporter une surcharge de travail, les stress associés au passage dans les eaux dangereuses et connaissent pour nombre d'entre eux, une fois capturés, des situations intolérables. Parfois oubliés par les autorités dont ils dépendent, certains marins ont passé plusieurs années en captivité. Au total, ils ont été plusieurs milliers de prisonniers dans l'attente d'une rançon, souvent dans des conditions de détention particulièrement sordides.

La réponse internationale au phénomène a été militaire et diplomatique et à en croire la baisse des actes, efficace. La réaction militaire a compté pas moins de trois missions maritimes internationales – la mission européenne *Atalanta*, la mission de l'OTAN, *Ocean Shield* et la *CJTF-151*, coordonnée par les États-Unis – et une multitude de déploiements nationaux (Chine, Japon, Corée, Inde, Pakistan, Russie, etc.), impliquant au total une quarantaine d'États à des degrés divers. Les missions d'assistance, de protection des navires du Programme alimentaire mondial à destination de la Somalie, des convois au sein des corridors de protection du golfe d'Aden ou les rotations des avions de surveillance maritime ont contribué à contraindre les opérations des pirates et faire chuter leur taux de réussite, tout en étant un *containment* très imparfait de l'activité. Cette concentration de marines a d'ailleurs produit des effets stratégiques majeurs – la Chine renforçant sa présence dans l'océan Indien, l'Inde s'affirmant comme la seule puissance régionale maritime riveraine et la Russie retrouvant les eaux chaudes du golfe d'Aden quittées depuis la fin du bloc de l'Est – et quelques coopérations surprenantes. Plusieurs cas sont symboliquement marquants, car ils constituent des événements atypiques et contre nature produits par la piraterie somalienne : des marins indiens ont été libérés par la *Pak Bahr'ya*, la marine pakistanaise, qui participe à la *CTF-151* et à la lutte anti-piraterie (déploiement national) ; des marins iraniens délivrés par l'*US Navy* ; échange de matériel de communication entre la Russie et l'OTAN, etc. Diplomatiquement, les initiatives ont ciblé une approche intégrée des questions de piraterie et de reconstruction de l'État somalien, à travers une vaste gamme d'aides et de soutien à l'État central et aux proto-États du *Somaliland* et du *Puntland*. Plus largement, le très décrié rapport Lang résume cela par la volonté de « *somaliser* » la problématique de la piraterie et de porter la lutte à terre, principalement sur un plan de développement et de construction d'un système juridique. À l'échelle régionale, les autorités internationales ont poussé à la mise en place d'un code de conduite de lutte contre la piraterie, connu comme le Code de conduite de Djibouti, et à impliquer les États de la région dans le traitement judiciaire des pirates, non sans réticence des États concernés.

Finalement, l'action décisive de la lutte émane de la très puissante industrie du transport maritime, qui, plus que tout autre acteur, est impliquée. La piraterie somalienne a illustré la vulnérabilité des navires marchands à des attaques pourtant menées avec bien peu de moyens,

incitant à un changement de normes amorcé par les grandes compagnies. Ainsi, les *Best Management Practices* (*BMP*), série de règles et de procédures de protection contre les pirates, ont permis un changement de standards et contribué à une meilleure protection des navires. De même manière, après d'âpres négociations avec les États, un grand nombre de compagnies maritimes embarquent désormais au large de la Somalie des équipes armées. Selon les statistiques de la mission *Atalanta*, aucun navire protégé par une de ces équipes et peu de navires appliquant les *BMP* ont subi un détournement. Cette adaptation de l'industrie et la diminution de la vulnérabilité du trafic maritime semblent avoir été les éléments qui amorcèrent la baisse du taux de réussite des pirates, contribuant à la presque disparition des cas de détournement depuis fin 2012.

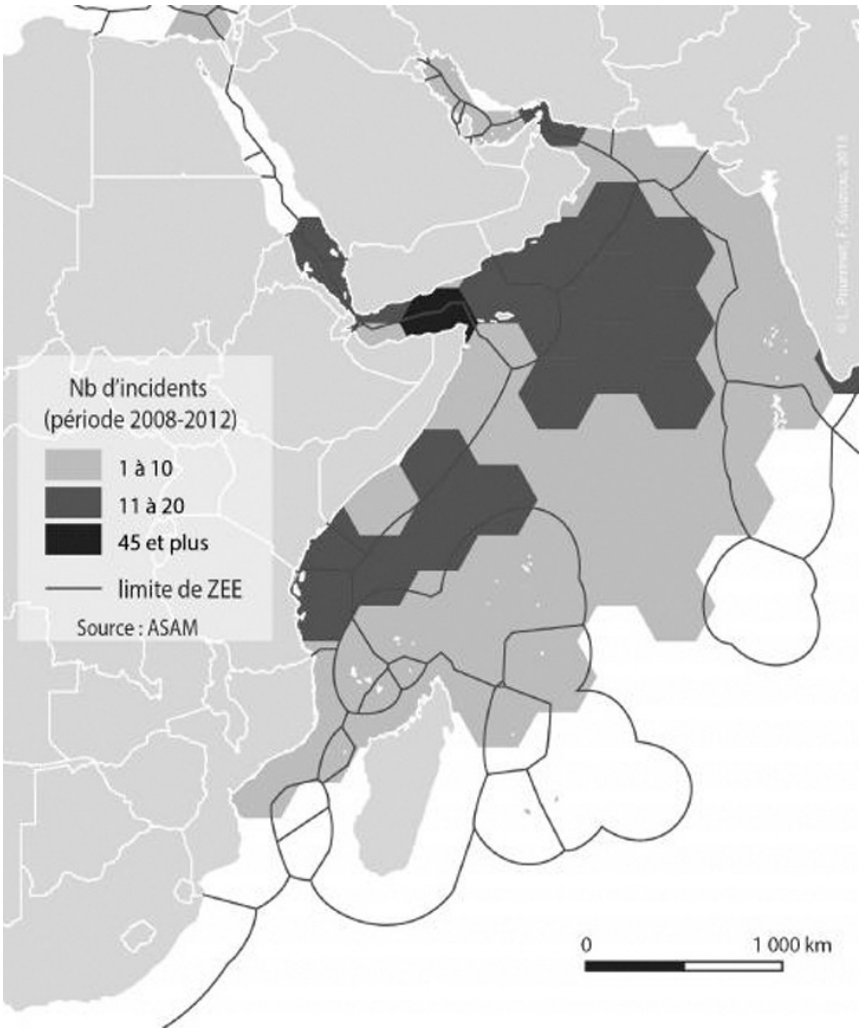
D'un côté à l'autre de l'Afrique : la fin de la piraterie somalienne et la piraterie du golfe de Guinée

La piraterie somalienne a pour caractéristiques d'être profondément ancrée, non dans une tradition maritime historique, mais dans un contexte somalien particulier et un droit coutumier permissif qui se sont révélés dans le caractère mondialisé du flux passant au large. Elle est une forme de piraterie presque exclusivement devenue océanique et basée, non sur le vol des cargaisons, mais sur une économie de l'enlèvement demandant des moyens dérisoires au regard des sommes récoltées. En guise de conclusion, deux questions se posent : la piraterie somalienne est-elle finie ? L'émergence – surtout médiatique – de la piraterie dans le golfe de Guinée est-elle comparable à la piraterie somalienne ?

À la première question, il est difficile de répondre sans constater que les missions de lutte anti-piraterie se poursuivent et, selon leur communication, affirment que les pirates sont moins actifs, mais demeurent présents à proximité des zones de chasse. La réussite économique éphémère et la reconversion de certains d'entre eux dans le transport, le commerce ou l'immobilier ont joué un rôle dans la baisse de l'intérêt pour cette activité rémunératrice, mais risquée. Il est cependant possible que l'activité redémarre sous une forme analogue ou différente une fois les revenus de cette première période épuisés. Des effets cycliques et générationnels, à l'image de ceux décrits autour de Malacca, incitent à la prudence et à

considérer comme désormais somalie cette activité inimaginable pour qui observait la Corne de l'Afrique et ses côtes avant la décennie 1990. À la seconde question, la réponse est beaucoup plus évidente : il n'y a pas de similitude entre les deux activités, encore moins de relations entre pirates somaliens et pirates du golfe de Guinée. Il y a cependant une continuité médiatique qui laisse penser à une unicité de la piraterie moderne, pourtant aussi multiple que les acteurs qui l'animent. La piraterie de la façade ouest est très largement littorale, composée d'actes de petite piraterie (vol de l'argent du bord, prises d'otages) et de vols de cargaisons entières menées à l'aide de complicités puissantes. Elle est également menée sur fond d'extraction pétrolière et de corruption généralisée dans certains États, loin de la situation somalienne. Dans le même ordre d'idée, piraterie et terrorisme, particulièrement en Somalie, n'ont rien en commun et s'opposent même : déstructuration du réseau pour les terroristes et ponction habile pour ne pas tarir le flux pour les pirates.

Il apparaît que l'affaire de la piraterie somalienne tient d'une illusion et d'un jeu de perspective. L'illusion est celle d'un fort chaos, mal observé, borné somalien, d'où ne peuvent sortir que criminalité et violence. Il n'en est rien, les exemples sont légions, du fonctionnement des réseaux transnationaux financiers ou de télécommunications somaliens, des réussites locales comme au *Somaliland* ou des vastes réseaux marchands qu'animent des Somaliens et Somalis dans toute l'Afrique de l'Est et au Moyen-Orient. Le jeu de perspective est celui de la mondialisation, où rien n'est uniquement une question d'exclusion ou d'inclusion, mais une recomposition permanente de réseaux économiques et d'intérêts. Les pirates somaliens sont des acteurs de cette mondialisation – que ce soit directement par les attaques, ou indirectement, par l'aide donnée aux autorités locales somaliennes pour lutter contre eux – et ont capté une fraction du flux passant au large, participant ainsi au jeu mondial des échanges.



14. L'aire de chasse des pirates somaliens (2008-2012){381}

Piraterie maritime en Asie du Sud-Est (1991-2014)

{382}

Éric Frécon
École Navale (Brest)

L'Asie du Sud-Est n'a été que très peu marquée par la piraterie durant la Guerre froide, si l'on fait exception du cas spécifique des attaques contre les *boat-people* dans le golfe de Thaïlande dans les années 1970-1980 et de quelques gangs épars, comme celui de Tan Lian Lay entre 1946 et 1949, lié au Kuomintang, à Bagan Siapi-Api dans l'est de Sumatra. Ailleurs, les patrouilles navales auraient dissuadé les pirates de se livrer à des campagnes entre golfe du Bengale et mer de Chine méridionale. À terre, des pouvoirs autoritaires tenaient les rênes et Suharto, à la tête de l'Indonésie de 1965 à 1998, s'assurait par exemple de l'autosuffisance alimentaire pour satisfaire sa population.

Mais avec la fin de la parenthèse de la Guerre froide et la recherche d'un nouvel ordre mondial, les pirates ressortent de leurs repaires. Ils ont profité du cadre archipélagique (17 000 îles en Indonésie et 9 000 îles aux Philippines) et, dans une moindre mesure, de la circulation de quelques

armes depuis les conflits cambodgiens et à Aceh. Fidèles à leurs habitudes en période de transition politique, ils se glissent dans les interstices sécuritaires, entre deux ordres régionaux plus stabilisés.

La réaction s'organise aussitôt sous l'impulsion des acteurs privés et multilatéraux en premier lieu : le Bureau maritime international inaugure une antenne à Kuala Lumpur en 1992. Des ONG tentent d'alerter la communauté maritime et internationale en expliquant les risques encourus, notamment sur l'environnement, si d'aventure un équipage de tanker, ligoté suite à une attaque, ne pouvait plus tenir la barre entre les récifs des détroits malais. La Malaisie crée le MIMA (*Maritime Institute of Malaysia*) un an plus tard. Cette même année, l'Organisation maritime internationale envoie une mission d'étude dans le détroit de Malacca qui définit alors une typologie des actes : vol à main armée mineur, vol et agression à main armée de degré intermédiaire, détournement criminel aggravé, para-piraterie.

Ces différents types d'attaques vont peu à peu envahir les médias régionaux pour les années à venir, dans des proportions variables. Finalement, plus que d'autres facteurs, ce sont les grandes puissances qui viendront troubler et influencer ce face-à-face millénaire entre pirates et acteurs régionaux : tout d'abord la Chine, avec le Japon non loin, puis les États-Unis, en attendant une prise en main par les États riverains eux-mêmes.

Des années 1990 aux années 2000 sous influence nord-est asiatique

Dans les premières années de l'après-Guerre froide, la piraterie sud-est asiatique est restée une affaire d'Asiates.

Les bateaux fantômes au sud de la Chine

Tout s'est d'abord joué autour de la Chine. Dans un premier temps, cette dernière fut accusée d'être derrière la plupart des bateaux fantômes, à savoir le détournement de navires ensuite maquillés et délestés de leurs cargaisons dans des ports complices, souvent en Chine du Sud. Les cas les plus fameux furent ceux de l'*Anna Sierra* devenu *Arctic Sea* en 1995, du *Tenyu*

successivement rebaptisé *Scarlet*, *Hannah* et *Sanei 1*, passé par la Chine et lié à des criminels Sud-Coréens en 1998 ainsi que du *Petro Ranger*. Propriété de l'armateur singapourien *Petroships*, ce dernier navigue sous pavillon malaisien et transporte 11 000 tonnes de kérosène lorsqu'il disparaît, le 16 avril 1998, vers l'île philippine de Palawan. Selon son capitaine australien, les pirates, organisés en commando, étaient dirigés par une douzaine d'Indonésiens. Ils étaient arrivés à bord de vedettes rapides, tous feux éteints, et restaient en communication par téléphone portable avec leurs informateurs du port de Singapour et leurs commanditaires de Hong Kong. Sitôt l'équipage neutralisé, le navire – qui a été repeint et qui s'appelle alors le *Wilby* – met le cap sur la Chine du Sud. Douze jours plus tard, un bâtiment militaire chinois l'intercepte. Entre-temps, un tiers de la cargaison a déjà été transbordé dans un bateau sous pavillon chinois, le *Jin Chao*. Une fois conduits sous escorte militaire à Haikou, le *Petro Ranger* et son équipage sont retenus – « protégés », selon les autorités chinoises – pendant quarante-cinq jours. Les hommes sont forcés de signer une déposition où ils déclarent se livrer à la contrebande. Les autorités chinoises s'autorisent alors à confisquer la cargaison qui est entièrement siphonnée. Après un mois de négociations, le consulat australien obtient finalement la libération du capitaine. Quelques jours plus tard, celui-ci reprend possession du pétrolier et le reconduit à Singapour. « Amende » contre l'équipage pour les uns ou « rançon » en échange de l'équipage pour les autres : le rôle des Chinois est plus qu'ambigu. De quelle nature étaient les rapports entre les autorités chinoises et les pirates qui n'ont pas été extradés ? Ce cas symbolise les années troubles de la piraterie est-asiatique. La complaisance des fonctionnaires portuaires chinois a longtemps étonné. S'agissait-il d'une stratégie indirecte de Pékin pour signaler au monde son autorité en mer de Chine méridionale ? Car en retenant les bateaux dans ses ports, la Chine se montrait ainsi maîtresse de ces eaux. Toutefois, fort probablement, il n'est pas sûr que le gouvernement central ait donné de claires indications pour multiplier les contrôles dans cette zone ; il a dû seulement se féliciter de cet excès de zèle et laisser faire, de la même façon qu'Elizabeth I^{re} était heureuse de voir Francis Drake ferrailler contre les Espagnols.

Les réactions régionales sous influence japonaise

Au tournant du siècle, la Chine cherche à se racheter une conduite. Elle adhère à l'Organisation mondiale du commerce en 2001 et se lance dans de

vastes opérations anti-corruption au sud du pays. Ses ports ne constituent plus les havres hier recherchés par les gangs de la région. Le nombre de « détournements criminels aggravés » chute et les pirates se reportent sur les barges et remorqueurs, plus au sud. Quelques parrains se partagent ces activités mafieuses. Ils profitent de renseignements au sein des compagnies maritimes de Singapour et attendent des cours du pétrole favorable pour déterminer la date des opérations. Les pirates *freelance* sont recrutés parmi des groupes en attente de contrats, légaux ou pas, dans les échoppes des ruelles poussiéreuses de Batam, en Indonésie. Les équipes constituées se regroupent dans des hôtels où ils reçoivent l'argent nécessaire à l'achat du carburant, la location du sampan, voire des armes à feu. Une fois le bateau abordé et maîtrisé – sans que l'équipage ne soit maltraité, la plupart du temps, mais jeté à la mer sur une embarcation de survie, souvent – les appareils de communication sont détruits. Puis un autre équipage prend le relais pour envisager la revente de la cargaison ; tout est parfaitement cloisonné afin d'éviter les fuites.

En parallèle aux efforts chinois, le Japon se lance dans une diplomatie de plus en plus active vers l'Asie du Sud-Est, notamment sous l'impulsion du Premier ministre Junichiro Koizumi en 2001-2006. Tokyo, également soucieuse de la sécurité et de la sûreté du trafic maritime à travers les détroits, s'est montrée très active par le biais de la *Nippon Foundation* qui finança des installations et organisa des séminaires. À la suite de ces diverses démarches, le Japon initie une série de conférences diplomatiques sur le thème de la piraterie maritime dans le but d'amorcer une réaction régionale. Il en résulte la mise en place du *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* et de son *Information Sharing Centre* en 2006. En sont aujourd'hui membres non seulement des Asiatiques mais aussi des Européens : Australie, Bangladesh, Birmanie/Myanmar, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine populaire, Corée du Sud, Danemark, Inde, Japon, Laos, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Vietnam. Même la France et les États-Unis essaieraient à présent d'intégrer ce club de garde-côtes et polices maritimes. Parce que basé à Singapour, Indonésie et Malaisie – deux États clefs dans la lutte contre la piraterie – n'ont pas rejoint le centre. Quant au Japon, il garde la main en se réservant les postes de directeur.

Des années 2000 aux années 2010 sous influence américaine

Peu à peu, un autre acteur extérieur a permis d'activer la lutte contre la piraterie. Les États-Unis, concentrés sur la lutte contre le terrorisme et vigilants face à la modernisation de l'armée chinoise, ont progressivement jugé la piraterie digne d'intérêt en tant que possible levier à activer.

Piraterie et terrorisme

En 2004, l'amiral Fargo propose devant le Congrès américain d'envoyer des patrouilles de *Marines* dans le détroit de Malacca. Le prétexte est celui d'une hypothétique collusion entre pirates et terroristes. Des chercheurs américains et singapouriens ont alimenté la psychose en arguant de précédentes attaques (contre l'*USS Cole* en 2000, le *Limburg* en 2002 et contre le *Superferry 14* aux Philippines en 2004), des phénomènes de radicalisation en Indonésie et du détournement sans vol d'un petit tanker, le *Dewi Mantrim*, en 2003 – ce qui faisait craindre un possible entraînement en vue d'une opération sous forme de bombe flottante ou échouage volontaire. Ont aussi été évoqués le soudain intérêt du groupe philippin pour la plongée et des vidéos de patrouilles maritimes retrouvées dans des cellules malaises de la *Jemaah Islamiyah*. Enfin, des publications en vente à Bintan, une île indonésienne voisine de Singapour, encourageaient à mener des attaques en mer plutôt qu'à terre car jugées dix fois plus efficaces selon d'obscures *fatwa*.

Toutefois, les pirates des *kampung* se montrent plus préoccupés par les prostituées de leurs repaires que par les vierges promises au paradis du jihadiste. Lucides, ils savent qu'une attaque terroriste serait suivie par des réactions internationales nuisibles à leurs activités criminelles fondées sur la discrétion. Surtout, des chefs de villages autoproclamés, au cœur de repaires pirates indonésiens, indiquaient que si le banditisme maritime était toléré car il apportait une paix sociale bienvenue, des dérives terroristes seraient en revanche aussitôt signalées non aux autorités corrompues de l'île mais à Jakarta afin d'envisager des opérations policières efficaces.

Il n'empêche, arguant de cette menace, Washington a pu monter des programmes de coopérations, notamment l'ICITAP (*International Criminal Investigative Training Assistance Program*), pour se positionner dans les détroits de Malacca et Makassar. De là, ils peuvent contrôler l'essentiel du trafic maritime, notamment vers la Chine où, en 2003, Hu Jintao s'était

inquiété du « dilemme de Malacca » et de sa dépendance à l'égard de cette voie maritime. De façon générale, la piraterie a justifié de nombreuses démarches liées à la diplomatie de défense, en étant l'occasion de visites, exercices et séminaires régionaux. L'enjeu se révèle donc souvent plus diplomatique que commercial puisque la proportion de navires victimes reste négligeable au regard du trafic estimé à 94 000 bateaux par an dans le détroit de Malacca selon la *Nippon Foundation*. Réputation et bonne image demeurent le souci principal des gouvernements. Aussi, pour ne pas se laisser contourner ou défier non seulement par les pirates mais aussi les puissances extérieures, voire les sociétés de sécurité privées, les États ont décidé de réagir.

Les réactions des États riverains

En 2004, suite aux déclarations de l'amiral Fargo et pour ne pas voir de troupes américaines dans leurs approches maritimes, les États ont tout d'abord lancé des patrouilles trilatérales. Cette échelle sous-régionale convenait mieux que l'approche régionale à travers l'ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*{383}), où la règle du consensus et de la non-ingérence nuit à son efficacité. Malaisie, Indonésie et Singapour se sont ainsi entendues pour patrouiller de façon non conjointe, c'est-à-dire ensemble dans toutes les eaux territoriales, mais de façon coordonnée. Le mécanisme a fini par faire ses preuves dans le détroit de Malacca – mais pas de Singapour –, sans être idéal du fait de la nature transnationale des crimes commis.

Pour compléter le dispositif, des patrouilles aériennes ont été organisées à travers l'opération *Eyes in the Sky* en 2005. Elles prévoyaient d'embarquer des officiers des différents États riverains pour pouvoir survoler sans encombre les eaux territoriales adjacentes. Enfin, en 2006, un autre programme trilatéral a œuvré à l'échange de renseignements. En 2008, la Thaïlande a rejoint le groupe. De cette façon, peu à peu, les États reprenaient pieds le long de leurs côtes. Après un pic de la piraterie en 2000, puis un second en 2003, les chiffres ont ensuite chuté (voir le tableau ci-dessous).

Mais attribuer cette baisse à la seule mise en place de cette coopération régionale serait réducteur. De manière unilatérale, la Malaisie s'est réorganisée en créant par une loi de 2004 le MMEA (*Malaysian Maritime Enforcement Agency*) sous l'égide du Premier ministre afin de coordonner

ses actions de maintien de l'ordre public en mer. De même, Jakarta a tenté d'agencer tous les acteurs de sa sûreté maritime en redynamisant le BAKORKAMLA (*Indonesian Maritime Security Coordinating Board*) en 2005. En Indonésie aussi, à terre, des efforts ont été entrepris dans le cadre notamment des politiques de décentralisation afin de reconnecter les zones grises des littoraux aux centres administratifs et économiques. Les zones franches de Batam-Bintan-Karimun ont été relancées après quelques années d'oubli ; le président Yudhoyono en personne est venu les inaugurer en 2009. En parallèle, le projet similaire *Iskandar* au sud de la Malaise sortait de terre. Entre les crises de 1997 et 2008, la région envisageait sereinement l'avenir.

Mais très rapidement vint le temps des désillusions : aussi bien dans les zones franches où l'essai ne fut pas transformé à cause des pesanteurs administratives et de la corruption latente, qu'au sommet du pouvoir, où Yudhoyono peina à concrétiser les espoirs placés en lui. De plus, à l'échelon opérationnel, les bateaux de patrouille se sont révélés soit trop peu nombreux, soit de trop gros tonnages pour pouvoir manœuvrer efficacement. Dans les airs, les rotations ont été quasi inexistantes, ou bien souvent de jour et trop haut, donc inutiles dans le cadre de la lutte contre la piraterie, menée surtout de nuit et à partir d'embarcations en tout point semblables à celles des pêcheurs. Par ailleurs, le principe juridique des *hot pursuits* n'a pas connu d'application sur le terrain, empêchant les bateaux des forces de l'ordre de continuer leurs poursuites, sans lâcher prises, au-delà des frontières, le temps qu'un homologue voisin prenne le relais.

La sociabilité régionale fait encore défaut en Asie du Sud-Est ; elle pâtit de souvenirs douloureux : soit de la *Konfrontasi*, quand l'Indonésie de Suharto cibla la Malaisie et l'actuelle Singapour en 1962-1966, soit de l'abandon de la Singapour par la Malaisie en 1965. Depuis, dans les troupes, Kuala Lumpur demeure l'ennemi principal de la cité-État. De son côté, l'Indonésie s'est inquiétée du pillage de ses côtes (en sable et granit) par Singapour ainsi que du traitement de ses travailleurs émigrés par Kuala Lumpur ; Bangkok s'est interrogée sur le rôle de la Malaisie dans l'insurrection au sud de son pays, etc. Dans ces conditions, difficile de traquer le pirate de concert. La suspicion est de mise sur le terrain et se distingue de l'enthousiasme souvent affiché par les diplomates de conférences en séminaires.

Les années 2010 sous influence sud-est asiatique ?

Il a résulté de ces insuffisances ou dispositions de façade d'une part un retour des pirates, d'autre part de nouvelles pistes explorées par les États riverains dans le but de lutter efficacement contre cette criminalité.

Retour des anciens pirates et des anciennes pratiques{384}

En parallèle au pirate des villes, souvent en attente de coups proposés par des parrains bien informés, à défaut d'emploi qui les sortirait de leurs bidonvilles aux abords des zones franches (cf. *supra*), le pirate des îles voisines se livre à un modeste mais efficace banditisme maritime. À la différence de son comparse urbain, il réside depuis plus longtemps dans la région dont il connaît les moindres mangroves et îlots. Moins ambitieux, il n'est qu'un opportuniste qui profite du trafic élevé ; il guette les proies lentes, basses sur l'eau et mal éclairées. Avant de partir à l'abordage, il se livre à des cérémonies animistes pour se donner du courage. Armé d'armes blanches et équipé d'un passe-montagne, il se contente des salaires et des biens de l'équipage.

Sur Belakang Padang, au sud de Singapour, l'ancien potentat local, qui avait imposé son autorité sur ce territoire frontalier avant de regagner Java-Ouest pour profiter de ses prises, a soudainement décidé de revenir sur cette île. De même, un chef de gang qui avait investi ses butins dans des plantations de poivriers à Sulawesi, a signé son retour. Avec son frère, il a repris les activités pirates vers 2009, notamment à l'aide d'un bateau-mère en bois qui naviguait de l'archipel Tioman en Malaisie jusqu'à Kalimantan-Ouest, *via* les Anambas et les Natuna pour échapper aux patrouilles. En l'espace de quelques jours, il se livrait à plusieurs attaques avant de regagner son camp de base.

Beaucoup d'hommes de main, apeurés par les articles relatifs aux patrouilles, avaient plus tôt décidé de se consacrer enfin à leurs jeunes familles. Après une vingtaine d'années sur les mers pour certains, depuis le début des années 1990, il était temps pour eux d'envisager une activité professionnelle plus sûre. Mais la crise de 2008 et les nouvelles tentations ont eu raison de ces bonnes volontés. Ils ont eux aussi repris du service. Résultat : 23 incidents entre les îles de Karimun et de Bintan en janvier-juin 2014, contre six et trois sur les mêmes périodes et zones en 2012 et 2013. L'inquiétude naît aussi des attaques de plus en plus nombreuses contre les

navires en route, alors qu'auparavant des repérages étaient effectués de jour contre les navires au mouillage avant des attaques de nuit. La proportion est ainsi passée de 22 % des abordages contre des bateaux en route en janvier-juin 2012 à 45 % en janvier-juin 2014. De même, à l'extrême sud-est de la mer de Chine méridionale, entre Bintan et Tioman, huit attaques ont été rapportées lors du premier semestre 2014 contre 4 et 5 en janvier-juin 2012 et 2013.

En parallèle à ce banditisme maritime qui a frappé le détroit de Singapour en particulier, le nombre de navires siphonnés s'est multiplié : onze opérations réussies entre 2011 et juillet 2014, dont sept en 2014, essentiellement aux abords des archipels des Riau en Indonésie et de Tioman en Malaisie. Certes, la revente illégale de carburant à bord des navires a souvent été rapportée. Dès lors, certains se sont interrogés sur ces récentes attaques : ne s'agirait-il pas davantage de masquer la perte de carburant, en réalité revendue au marché noir, par une attaque pirate imaginaire ? La question du renseignement se pose aussi avec acuité puisque sur les sept incidents rapportés en 2014, quatre ont touché la même compagnie maritime, sans doute infiltrée par un gang. Il n'empêche, cette pratique inquiète les marins de la région. Même le *Joint War Committee* de la *Lloyd's* à Londres disait suivre ces derniers développements de près, en septembre 2014. La crainte pour les ports de la région serait de le voir qualifier les détroits comme « zone à risque de guerre », ce qu'il fit déjà en 2005 avec des répercussions en termes de primes d'assurances.

Information Fusion Centre et autres initiatives

Pour contrer cette résurgence, il aurait été possible de compter sur des sociétés de sécurité privé. Mais le marché n'a jamais explosé dans cette zone du globe, malgré la permanence des risques et des offres. En revanche, pour dépasser les atermoiements de diplomates, les marins de la région se réunissent au sein de l'*Information Fusion Centre*, sur la base navale singapourienne de Changi. Créée en 2009, cette structure couvre l'océan Indien depuis l'Inde, jusqu'à l'Asie du Nord-Est. Elle accueille à présent quinze officiers de liaison de treize pays différents, dont un Français, un Indonésien et un Malaisien à la différence du ReCAAP. Elle héberge en sus l'*ASEAN Information Sharing Portal* et le *Regional Maritime Information eXchange* (ReMIX), qui visent à faciliter le partage de renseignements entre d'une part les dix États membres de l'ASEAN, d'autre part les 25 du *Western*

Pacific Naval Symposium. Un accord a également été conclu avec le ReCAAP pour favoriser la collaboration entre les deux agences. Chaque semaine, l'IFC publie à son tour des rapports, qui s'ajoutent à ceux existants du BMI et du ReCAAP. Son approche se veut globale, en incluant à la fois sûreté et sécurité maritimes ainsi que pêche illégale et contrebande. La question se pose en effet des éventuelles interactions entre ces différents volets et sphères criminels. Depuis, le modèle de l'IFC inspire les pays d'Afrique aujourd'hui confrontés à la piraterie.

Les États d'Asie du Sud-Est tentent donc de reprendre la main. Les équipements adéquats suivront-ils ? Les marines s'orientent pour l'heure davantage vers le déni d'accès, en particulier à l'égard du voisin chinois. Mais les sous-marins et batteries côtières sont-**il**s les plus adaptés pour patrouiller et lutter contre la piraterie ? Il est donc possible qu'après la Chine, le Japon et les États-Unis, d'autres grandes puissances viennent proposer leurs services, comme l'Inde qui tente de prolonger sa *Look East Policy* (Politique de regard vers l'est) et surtout l'Union européenne. Bruxelles a par exemple diligenté une mission dans le détroit de Singapour en 2011 pour envisager des pistes de coopérations.

Conclusion : de Malacca à Makassar ?

La piraterie a illustré en Asie du Sud-Est la littérature post-Guerre froide des relations internationales qui annonçait les défis à venir, liés à de nouvelles formes d'acteurs, de réseaux, de cibles et de violence. Toutefois, ces raids et connexions transfrontalières, entre les différentes rives des détroits malais, rappellent les pratiques passées, en particulier en opposition contre les États westphaliens occidentaux du XIX^{e} siècle. Surtout, le résultat demeure inchangé : le risque pirate conduit au renforcement obligé des gouvernements qui, défiés, doivent réagir, voire s'organiser et coopérer. Car seuls des pouvoirs forts et prospères, à terre autant qu'en mer, permettent de cantonner les pirates dans leurs repaires.

À présent, au-delà du détroit de Malacca sous les feux des médias, des attaques sont plus discrètement rapportées non seulement à l'est de Sumatra, dans des zones reculées, entourées de marais mais idéalement localisées le long des voies maritimes, ainsi que dans le détroit de Makassar et plus précisément entre mers des Sulu et de Sulawesi. Le banditisme et le

kidnapping s'y mêlent aux trafics et au terrorisme. Des nébuleuses se forment à partir du sud des Philippines. Passée par ici, dans le détroit de Malacca, la piraterie repassera par là, dans le détroit de Makassar. Jamais le pirate ne disparaît ; au mieux, il est en sommeil et guette les opportunités à la moindre baisse d'attention.

Attaques menées et effectives en Asie du Sud-Est de 1991 à juillet 2014[385]

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total mondial	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370
Malaisie	1	2	0	4	5	5	4	10	18	21	19	14
Détroit de Malacca	32	7	5	3	2	3	0	1	2	75	17	16
Détroit de Singapour	0	0	0	3	2	2	5	1	14	5	7	5
Mer de Chine du Sud	14	7	69	32	47	17	19	10	6	20	17	0
Indonésie	55	49	10	22	33	57	47	60	115	119	91	103
Marins tués	0	3	0	0	26	26	51	78	3	72	21	10
Bateaux détournés	0	1	0	5	12	5	17	17	10	8	16	25

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	1-6/ 2014
Total mondial	445	329	276	239	263	293	410	445	439	297	264	116
Malaisie	5	9	3	10	9	10	16	18	16	12	9	9
Détroit de Malacca	28	38	12	11	7	2	2	2	1	2	1	1
Détroit de Singapour	2	8	7	5	3	6	9	3	11	6	9	6
Mer de Chine du Sud	2	8	6	1	3	0	13	31	13	2	4	0
Indonésie	121	94	79	50	43	28	15	40	46	81	106	47
Marins tués	21	32		15	5	11	10	8	8	6	1	2
Bateaux détournés	19	11	23	14	18	49	49	53	45	28	12	10

Le pirate, le corsaire et l'archéologue

L'archéologie des navires corsaires : la parole est aux épaves !

Élisabeth Veyrat
Archéologue.
Ingénieur d'études au Département des recherches archéologiques sous-marines (DRASSM)

Une fouille archéologique au long cours

Pour étudier et mieux comprendre le phénomène de la guerre de course et la vie de ceux qui la pratiquaient, il est une discipline historique exceptionnelle mais pavée de difficultés : l'archéologie et la fouille des navires corsaires eux-mêmes. C'est à ce titre qu'en 1999, Michel L'Hour et l'auteur ont débuté un programme de fouille archéologique sous-marine au pied des roches de la Natière, en baie de Saint-Malo. La fouille a rapidement révélé les vestiges de deux épaves gisant à quelques mètres l'une de l'autre dans la plaine de sable. C'est donc sous la forme d'une analyse comparative et globale des deux navires que l'étude a été menée durant dix ans (L'Hour et Veyrat de 2000 à 2004, L'Hour et Veyrat 2010).

Aux exigences de rigueur et de patience qui accompagnent l'archéologue dans sa démarche historique, il a fallu ajouter une bonne dose d'opiniâtreté et de conviction afin de mener à bien ce projet ambitieux (fig. 1). Aujourd'hui, ce pari est en passe d'être tenu et la collection de plus de 3 000 objets relevés sur les épaves a été confiée par l'État aux musées de Saint-Malo et de Granville. Plusieurs expositions d'envergure ont présenté au public les objets restaurés. Les données archéologiques recueillies sont présentées dans le monde entier et les archéologues préparent la publication de la fouille.

Figure 1

La richesse d'un double témoignage

À quoi peut-on reconnaître une épave de navire corsaire ? Des canons, des armes, un équipage nombreux (fig. 2) ? Tant de bâtiments, notamment

ceux de la marine royale, partagent ces traits et il faut méticuleusement croiser les données de fouille et les archives pour percer l'identité des épaves. C'est grâce à ces recherches que les deux épaves de la Natière ont été identifiées entre 2001 et 2006.

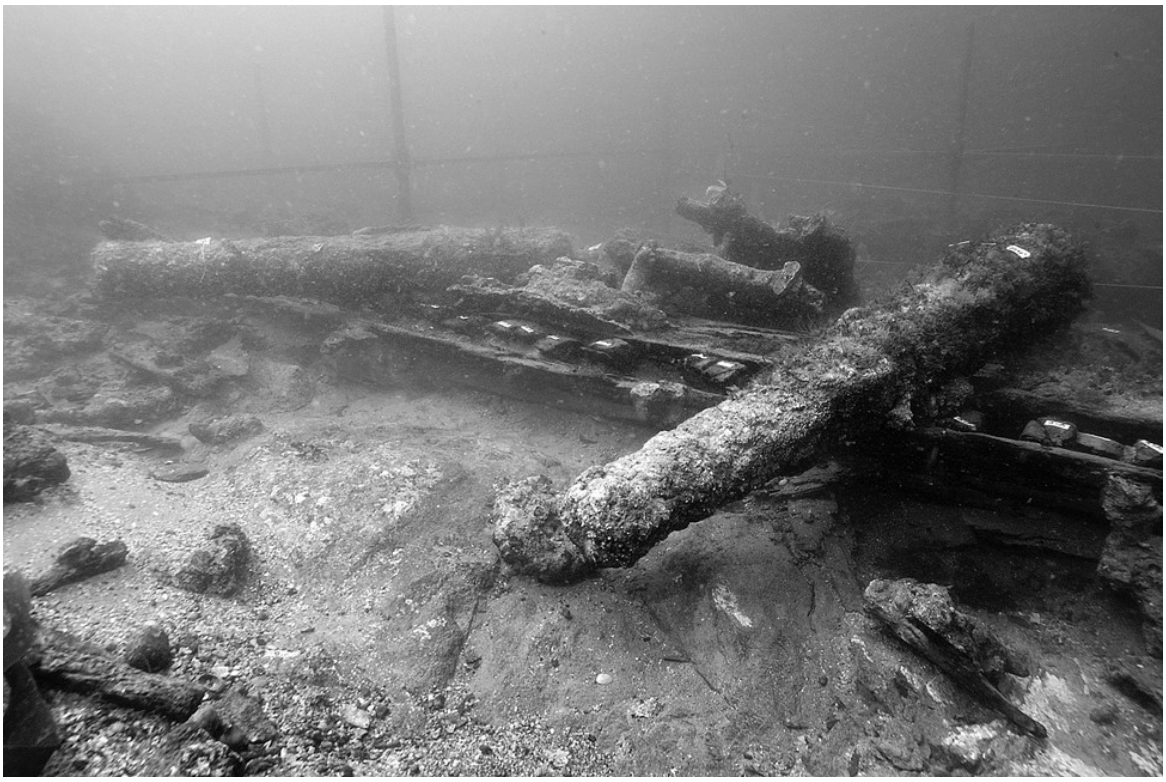


Figure 2

Construite en 1703 dans l'arsenal du Havre, la frégate corsaire royale la *Dauphine* a été confiée à des armateurs privés. C'est le 11 décembre 1704, au retour d'une campagne victorieuse en Manche sous le commandement de son capitaine Michel Dubocage, qu'elle a fait naufrage sur les roches de la Natière. Quarante-cinq ans plus tard, le 6 mai 1749, la frégate l'*Aimable Grenot*, bâtie en 1747 à Granville par l'armateur Léonor Couraye du Parc, y coule à son tour alors qu'elle débutait son premier voyage au commerce, après deux ans de campagnes corsaires. Englouties aux portes de l'une des cités corsaires les plus célèbres au monde, ces deux frégates ne sont donc pas malouines mais normandes. Elles révèlent ainsi les liens étroits, économiques et familiaux, tissés entre la prospère cité malouine et les armateurs normands et soulignent la place de Saint-Malo dans les échanges maritimes de la période.

Pour l'archéologue familier des épaves, l'immersion au cœur des archives est un passionnant voyage dont il ne sort pas indemne. La matérialité archéologique qui lui est familière y prend une tout autre dimension. Consignés aux minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Malo, les inventaires de navires corsaires sont à ce titre une mine d'informations sur les vivres embarqués, la vaisselle et les outils du bord, les articles du gréement et du service des canons, voire même l'ameublement intérieur des navires. Grâce à ces archives, l'identité historique des vestiges mis au jour peut être révélée. Ainsi par exemple les découvertes d'un tonneau de viande bovine et d'ossements, de langues de porc et de bœuf sur l'épave de la *Dauphine* (1704), ou d'un fond de tonneau marqué *BEVRE* (pour *beurre*) sur l'*Aimable Grenot* (1749) (fig. 3), trouvent une singulière résonance dans la mention d'« une barrique de bœuf reliée de fer, d'un tierçon de beurre et de trois barils de langues éventées » sur la frégate corsaire malouine l'*Intrépide*{386}. Mais le croisement des données de fouille avec les archives mène aussi à l'identification même des termes d'archives. Ainsi des « tables de plomb », ou « plombs en table », régulièrement cités dans les inventaires de navires malouins{387} trouvent leur signification et leur matérialité au travers des vestiges des épaves de la Natière (fig. 4){388}. L'enrichissement mutuel entre les données archéologiques et les archives, qui permet à l'archéologue d'appréhender à la fois l'identification, la fonction, le coût et le mode d'approvisionnement des objets utilisés à bord, est l'un des accomplissements les plus significatifs de l'archéologie de la période moderne de ces dernières années.

Figure 3

Figure 4

L'archéologie sous-marine fournit souvent de saisissants témoignages sur le quotidien des hommes et la culture matérielle de l'équipage. D'infimes chutes de cuir témoignant de la réparation de souliers, un étui à pipe sculpté par l'un des marins, un bateau gravé dans une douelle de tonneau, un outil personnalisé, des ustensiles du chirurgien rangés au pied du grand mât, montrent ainsi, bien loin des traités et des ordonnances royales, la matérialité quotidienne du navire. Les épaves offrent en outre la perception hiérarchique et l'environnement spatial des hommes à bord. Grâce aux données archéologiques de la Natière, les caractéristiques des navires peuvent être restituées : une cale profonde et un seul pont pour la *Dauphine*, deux ponts pour l'*Aimable Grenot*. On peut cependant penser que les équipages n'y étaient pas mieux lotis. Logés en cale, les 180 hommes d'équipage de la *Dauphine* vivaient sans doute dans des conditions éprouvantes. Près d'un demi-siècle plus tard, le pont supérieur de l'*Aimable Grenot* était réservé à l'artillerie et les centaines d'hommes de l'équipage devaient s'entasser dans la pénombre d'un pont inférieur démuni de sabords. Mais c'est parfois le contexte économique d'armement du navire qui peut être appréhendé par la fouille. Ainsi, un chaudron de cuivre rapiécé {389} (fig. 5) et un canon de fonte de fer au bouton de culasse raccommodé montrent, sur l'épave de l'*Aimable Grenot*, l'économie et le pragmatisme de son armateur. Nul doute que Léonor Couraye du Parc, qui avait précédemment armé deux corsaires aux courtes carrières, ait privilégié l'efficacité sur la durabilité ou l'opulence lorsqu'il lance l'*Aimable Grenot* en

1747. Cette grande frégate de 400 tonneaux, armée de 28 à 40 canons en batterie et qui a rapporté prestige et profit à son armateur granvillais, n'offre certainement à son équipage que des conditions de vie précaires, justifiées autant par le souci d'augmenter le bénéfice que de rogner les charges.

Figure 5

Au-delà des hauts faits consignés par les sources écrites{390}, la fouille offre un contrepoint et un éclairage indispensable sur la matérialité des frégates (fig. 6). Les épaves de la Natière constituent à ce jour un témoignage exceptionnel des frégates corsaires et offrent aux archéologues une opportunité inouïe de naviguer à l'interface des routes maritimes et historiques, des données de fouille et des archives, dans l'intimité des équipages et de ceux qui, à terre, ont veillé à la destinée des navires. Mais ce privilège a un prix, car une épave est une ressource éminemment non renouvelable. Il est de la responsabilité de chacun de protéger ces témoins

engloutis et du devoir des archéologues de donner du sens aux vestiges matériels des épaves, afin d'en transmettre la trace aux générations futures.

Figure 6

Recherches sur des épaves de navires de pirates des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles à l'îlot Madame, Sainte-Marie de Madagascar{391}

John de Bry
Archéologue
Center for Historical Archaeology
Floride, États-Unis

Du début du mois d'octobre à la mi-novembre 2010, une équipe de recherche de Provincetown (Massachusetts) a entrepris un projet de fouille dans la zone du port de l'îlot Madame sur l'île Sainte-Marie, de Madagascar, sous la direction de l'explorateur sous-marin Barry Clifford, dont les équipes archéologiques sous-marines, avaient découvert en 2000 un certain nombre de sites d'épaves de vaisseaux des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles.

On pensait qu'il y avait là notamment l'épave de l'*Adventure Galley*, commandée par le pirate William Kidd, mais une fouille a révélé des objets d'une date ultérieure à celle du naufrage en 1698. De plus amples recherches ont alors suggéré un navire connu pour avoir été perdu dans le voisinage immédiat en 1721. C'était un meilleur candidat étant donné

l'emplacement et l'assortiment des artefacts. L'épave a donc été provisoirement identifiée comme le *Fiery Dragon* du capitaine William Condon, également connu sous le nom de Christopher Condent. L'objectif principal de l'expédition de 2010 a été de faire de plus amples recherches sur cette épave pour obtenir des indices supplémentaires, confirmer son identité et voir si le champ des débris ne correspondait pas en réalité à une ou plusieurs épaves dans la mesure où sept, ou peut-être dix naufrages ou sabordages eurent lieu dans les environs du port de l'îlot Madame à Sainte-Marie pendant « l'âge d'or de la piraterie ». Aussi, pour localiser d'éventuelles ressources submergées, l'expédition de 2010 a utilisé du matériel de télédétection électronique.

L'île de Sainte-Marie de Madagascar a été découverte au XII^e^ siècle par des marins arabes et plus tard, au XVI^e^ siècle, par des Européens{392}. Elle se situe entre 26 et 30 kilomètres à l'est de l'île Rouge, a une longueur de 70 kilomètres et une largeur qui varie entre un et six kilomètres. C'est un paradis tropical, avec peu d'habitants, et c'est sur cette île que les pirates se sont établis entre 1650 et 1725, en faisant de Sainte-Marie leur base pour attaquer les navires portugais et ceux de la Compagnie des Indes orientales d'Angleterre, de France et des Pays Bas, ainsi que les bateaux des Mogols indiens richement chargés naviguant entre l'Inde, Moka et Djeddah, le port de la cité sainte de la Mecque. Madagascar est devenue une destination privilégiée des commerçants anglais et autres européens car les esclaves y étaient moins chers que sur le continent africain. Les navires venaient également s'y ravitailler en eau et victuailles après avoir franchi le cap de Bonne-Espérance. C'était aussi un parfait endroit pour attendre la fin des moussons. Sainte-Marie offrait un excellent ancrage avec une baie protégée naturellement et une petite île, à l'entrée de cette baie, en faisait un parfait port naturel y compris pour radouber les navires. La position stratégique de l'île constituait un endroit idéal pour attaquer les navires rentrant en Europe, chargés d'or, de pierres précieuses, de porcelaine bleue et blanche de Chine, de soie, d'épices et de médicaments d'Inde et d'Extrême-Orient.

William Condon et le *Fiery Dragon*

William Condon, aussi connu sous les noms de Christopher Condent, John Condon, Congdon, Connor et Condell, serait natif de Plymouth. La

mer des Caraïbes devenant trop dangereuse pour ces maraudeurs des mers, Condon et d'autres pirates émigrèrent vers l'océan Indien plus sûr et plus lucratif. En avril ou mai 1718 il prit plus de vingt navires de la flotte de sel à l'île du Cap-Vert de Maio, ainsi qu'un ancien corsaire néerlandais à Saint-Jacques, après une courte lutte dans laquelle le capitaine hollandais fut tué. Condon renomme alors le navire capturé *Flying Dragon* et en fait son navire amiral, laissant son vieux *sloop* à un compagnon. Il est possible que ce navire ait été un navire de la VOC nommé *Meiboom*, pris à l'une des îles du Cap-Vert. Ce navire de 36 canons est alors converti en bâtiment pirate, la plupart de son équipage se joignant aux pirates. Six de ses canons seront par la suite transférés sur un navire anglais capturé près de la côte africaine et le *Meiboom* est alors renommé *De Zeebloem*. Une autre hypothèse fait du *Flying Dragon* une frégate de la WIC (*West India Company*) nommée *Kroonprins van Pruijssen* et prise avec plusieurs vaisseaux anglais près des îles du Cap-Vert. Des canons furent transférés vers cette frégate avec ses trois cents hommes, tandis qu'un vieux navire anglais était laissé à quelques marins hollandais. Condon fit ensuite une descente sur la côte du Brésil, revenant vers les Açores et la côte de Guinée, de juin à septembre 1718, en capturant en chemin un certain nombre de navires portugais, anglais et néerlandais. En 1719, les pirates attaquèrent la *Compagnies Welvaren*, une frégate néerlandaise de la WIC, et le navire anglais *Fame*, à Luengo Bay sur la côte sud-ouest de l'Afrique. La *Fame* s'échoua délibérément pour éviter d'être capturée mais les maraudeurs prirent le Hollandais et le renommèrent *Fiery Dragon*, y montant quarante canons, vingt pierriers en bronze et trois mortiers portatifs pouvant tirer des obus explosant sur le pont des navires adverses. Avec 320 hommes et d'importantes armes portatives, Condon disposait d'une petite escadre bien armée avec laquelle il continua à faire des prises tout en se dirigeant vers le cap de Bonne-Espérance. En février 1720, la *Maison d'Autriche* de 400 tonneaux et 24 canons, fut arraisonnée. Ce navire faisait son retour vers Ostende, aux Pays-Bas autrichiens, venant de Canton, sous le commandement de l'ancien capitaine anglais James Nash, de l'EIC (*East India Company*), avec une importante cargaison de porcelaine de la période Kangxi (1662-1722) et un lot d'or. Après avoir pris un autre navire de la VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, ou Compagnie néerlandaise des Indes orientales), Condon poursuivit sa route, en mettant le cap sur Madagascar. À Sainte-Marie, il recruta des indigènes ainsi que des pirates aguerris qui résidaient sur l'île. Il fit alors voile sur les

côtes d'Arabie, de Perse et d'Inde. Un navire pirate qui semble être le *Fiery Dragon* captura à cette époque trois « navires maures » et un *indiaman* hollandais dans le golfe Persique. En août 1720, près de Mumbai, Condon fit fortune, en capturant un navire *Hajji* de 500 tonneaux appartenant au gendre d'Abdul Ghafour de Surate, revenant de Djeddah. L'un des navires les plus riches pris par des pirates, avait, selon les rapports de la Compagnie des Indes orientales, « une valeur de 12 *lakhs* de roupies » (environ »123 000). D'autres sources estiment la valeur de l'or, des drogues, des épices et de la soie à »150 000. Il y avait aussi des diamants, des rubis et des émeraudes pour lesquels les propriétaires exigèrent de l'EIC le versement de vingt *lakhs* de roupies (£205 000). Une fois le navire indien entièrement pillé, Condon et son équipage retournèrent à l'île de Sainte-Marie. Ils vendirent les biens volés, tels que la soie et les épices à des marchands sans scrupule, en échange d'alcool, de poudre à canon et d'autres fournitures.

Pendant que Condon et son équipage divisaient le riche butin et célébraient leur chance, le *Crooker*, un *snow* anglais, entra dans le petit port pour faire de l'eau. Peut-être en état d'ébriété et ayant fait un peu trop la fête, l'équipage du *Fiery Dragon*, monta à bord du *Crooker* pour y prendre sa réserve de boissons alcoolisées. Condon indemnisa le maître du *Crooker*, le capitaine Baker, pour les alcools pris par son équipage, et engagea une conversation très courtoise, voire amicale, au cours de laquelle Baker révéla que le gouverneur français de Bourbon (actuelle île de la Réunion), offrait un pardon à tout pirate abandonnant son activité. Un décret royal permettait de donner ce pardon et encourageait les pirates à s'installer sur l'île, à la condition de remettre ou de détruire leur navire, leurs armes et leurs munitions et, en échange d'une petite taxe, chaque homme serait autorisé à faire venir un esclave et à s'installer sur l'île pour mener une vie « juste et honnête ».

Très intéressé par cette offre, notamment après la riche prise effectuée, Condon demanda au capitaine Baker de retourner à Bourbon, pour en savoir plus sur la validité de cette offre. Condon n'était pas inconnu au gouverneur Joseph Beauvollier de Courchant, qui, heureux de voir cette menace s'éloigner, accepta l'amnistie générale pour Condon et ses hommes. En février 1721, Condon et trente-deux membres de son équipage quittèrent Sainte-Marie pour l'île Bourbon, détruisant, peu avant leur départ, le *Fiery Dragon* alors à l'ancre dans le petit port de Sainte-Marie. Toutefois, il est

possible que les 135 membres de l'équipage n'aient pas été unanimes à accepter le pardon et la retraite à Bourbon, d'aucuns ont peut-être souhaité poursuivre la piraterie. Une lutte a alors pu éclater entre ces hommes, entraînant par inadvertance l'incendie prématuré du *Fiery Dragon*. Un tel scénario pourrait expliquer la présence de tant d'objets sur le navire. Quand un escadron anglais fit une escale à Sainte-Marie l'année suivante, son capitaine, Clement Downing, signala « des ruines de plusieurs navires et leurs cargaisons empilées dans de grands tas, composées des plus riches épices et de drogues. »

Condon s'est distingué sur l'île Bourbon, agissant en tant que négociateur pour le gouverneur de l'île où des pirates, comme John Taylor et La Buse, avaient capturé un navire portugais, le *Nostra Senhora de Cabo*, qui avait cherché refuge sur l'île après avoir essuyé une forte tempête, pris en otage le vice-roi des Indes portugaises. Condon réussit à persuader les pirates de libérer celui-ci, gagnant ainsi le respect et l'amitié du gouverneur. En novembre 1722, après avoir épousé la belle-sœur du gouverneur, Condon s'embarqua pour la France et s'installa à Saint-Malo, où il devint un prospère et respectable armateur.

Recherches archéologiques : méthodes

Avant de commencer à localiser des épaves utilisant des méthodes non intrusives, telles que remorquer un sonar à balayage latéral à l'arrière d'un petit bateau à moteur, il est important d'abord de définir une zone de recherche pour pouvoir planifier des recherches systématiques et réalisables. La définition de la zone exacte de recherche à Sainte Marie a été réalisée dans la première semaine de l'expédition en combinant des sources historiques, des cartes et des images géographiques précises. En utilisant des photos de cartes des XVII^{e} et XVIII^{e} siècles trouvées dans des archives françaises, et en les projetant au-dessus d'images satellite de *Google Earth*, il est devenu plus facile de prédire où pourraient se trouver des épaves et de quelle façon on devrait délimiter la zone de recherche.

Analyse géographique

Les zones du port de l'îlot Madame{393} et de la baie des Forbans sont toutes deux susceptibles de conserver plusieurs épaves concernant les

pirates. Le périmètre de la recherche a été délimité en traçant une ligne de latitude imaginaire entre la pointe de l'îlot Madame et Sainte-Marie, soit environ 8 hectares dont quatre seulement peuvent être prospectés, car ayant plus de 2 mètres de profondeur. La baie des Forbans fait environ 42 hectares dont seulement 22 peuvent être prospectés.

Recherches sonar

Le port de l'îlot Madame a été prospecté pendant deux jours en utilisant un bateau équipé d'un sonar à image latérale. Le balayage de la zone du port dans plusieurs directions a été suivi d'une inspection sous-marine par des plongeurs. Une épave du XIX^e^ siècle a été trouvée avec quelques restes de structure en saillie au-dessus du sédiment. Comme le fond de la zone portuaire est recouvert d'une couche de vase et de sable, la plupart des restes des bâtiments naufragés sont couverts et ne sont pas visibles pour le sonar.

Des tas de restes de pierres légèrement supérieurs à la zone environnante peuvent cependant être détectés à l'aide du sonar à balayage latéral, indiquant des épaves enfouies en dessous d'eux. Une cible située à une courte distance au sud-est du site du *Fiery Dragon* s'est avérée être une zone avec un dépôt de pierres de lest visible qui pourrait être du XVII^e^ ou du XVIII^e^ siècle, mais une lourde chaîne d'ancre couchée en travers est d'une période plus récente. L'emplacement de ce tas de pierres de lest correspond à la *Mocha Frigate* et au *Grand Mahomet* qui ont été sabordés à la hâte dans le chenal{394}. Une première inspection de plongée visuelle de la zone du dépôt de pierres de lest n'ayant pas conduit à une récupération d'artefacts datables, l'équipe a décidé de continuer à explorer cette zone.

Recherches archéologiques du *Fiery Dragon*

Stratégie

Les recherches de 2010 des restes de l'épave, provisoirement identifiée comme étant celle du *Fiery Dragon*, portaient sur plusieurs points historiques et archéologiques. Le premier objectif était de trouver des preuves pour confirmer les résultats de l'expédition de 2000 selon lesquels ce naufrage représentait bien le *Fiery Dragon*. Pour ce faire, il a été

important de recueillir certains objets afin de déterminer un *terminus ante quem* et de vérifier qu'il n'indiquait pas une date postérieure à 1721. Il a été décidé d'étudier le tas de pierres de lest de manière approfondie, d'enregistrer et de récupérer des objets permettant une identification et datation fiables. Ce fut également une opération d'archéologie de sauvetage.

Des points de contrôle furent placés sur et autour du dépôt de pierres de lest afin de mieux comprendre la relation spatiale entre les artefacts et les catégories d'artefacts, afin d'exposer une plus grande partie de la structure de la coque restante. Mises à part ces recherches, une fouille plus approfondie a été entreprise pour exposer plus d'éléments de la coque, comprendre l'orientation de l'épave et, si possible, la nationalité du navire en étudiant la méthode utilisée pour la construction de la coque. Analyser la coque à partir de la carlingue est la meilleure façon de savoir comment la construction a commencé et quelle méthode a été utilisée pour bâtir la carène. Une fouille ayant déjà été faite en 2000 sur le côté sud-est du dépôt de pierres de lest, il a été jugé logique de poursuivre dans cette direction. La photomosaïque créée en 2000 a été utilisée dans *Google Earth* et dans le logiciel ArcGis comme une carte de base au-dessus de laquelle le système de mesure pouvait être projeté.

Résultats

Sur le site du *Fiery Dragon* dix-huit sections ont été définies. Quinze sections ont été étudiées intensément et des petits points de fouille ont été établis afin de prélever des « objets diagnostics » et datables pour exposer des éléments de la structure de la carène.

L'épave étant pratiquement parallèle à la rive de l'îlot Madame et il est peu probable que le navire ait coulé avec soit la proue ou la poupe en direction du fond de carénage. L'hypothèse privilégiée est que le navire a probablement été remorqué de l'endroit de carénage et par la suite coulé dans le chenal. La manière dont le navire a coulé est ignorée et permet tous les scénarios. Le monticule de pierres de lest ne fournit pas d'indications à ce stade. Des recherches ultérieures permettront de savoir si sous l'épave se trouve une autre épave qui soutient une partie de celle du *Fiery Dragon*.

Deux mille objets ont été recueillis sur le site du *Fiery Dragon* au cours de vingt jours de plongée. Des fragments de porcelaine chinoise bleue sur blanc, suivis d'autres céramiques forment la plus grande partie (88 %) du mobilier archéologique. Des porcelaines (coquillages) ont été trouvées par

milliers mais n'ont pas été comptées individuellement car cela ferait un groupe disproportionné ; c'est aussi le cas pour le grand nombre d'amandes (enregistrées comme « graines »). Aucun matériel d'emballage n'a été trouvé. Les deux pièces qui ont été trouvées datent de 1689 et 1650, le moment qui serait celui du sabordage du *Fiery Dragon*{395}.

Les tasses en porcelaine et les morceaux de céramique trouvés *in situ* sur l'épave provisoirement identifiée comme étant le *Fiery Dragon* sont de styles et de types de vaisselles extrêmement variées. Ceci suggère une provenance de plus d'un navire capturé, et de caisses chargées de porcelaines prises au hasard. Des fragments d'assiettes, de bols, de tasses et de couvercles sont dispersés sur le site et semblent être plus nombreux sur le côté est de l'épave. Certains récipients ont des jantes lobées, d'autres des jantes festonnées. Les décorations les plus courantes sont des fleurs et des motifs végétaux. Certaines dépeignent des paysages avec des pagodes et des plans d'eau. Quelques-unes représentent des animaux, la plupart du temps des oiseaux, tels que le phénix à double tête. Il n'y a aucune représentation de figure humaine. Certains dessins géométriques ont aussi été trouvés sur des fragments, mélangés à des motifs floraux ou végétaux. Une analyse attentive de quelques-uns de ces fragments a révélé des traces d'images « fantôme » laissées par la peinture polychrome appliquée sur l'émail après la cuisson. La peinture sur l'émail n'a pas résisté à une immersion de longue durée dans l'eau de mer mais l'image fantôme qui subsiste donne la possibilité de dessiner les modèles et de visualiser à quoi les vaisselles ressemblaient à l'origine. Tous les fragments et les deux tasses intactes semblent avoir été cuits dans les fours de Jingdezhen, dans la province de Jiangxi, dans le sud de la Chine au cours de la période Kangxi (1662-1722). On peut conclure cela grâce à la forme du pied et à la qualité de la porcelaine. Des pots de grès avaient été produits à Jingdezhen depuis le X^e^ siècle, mais la ville a fait sa réputation grâce à l'introduction du *qingbai*, une porcelaine blanche avec un vernis bleu qui y adhère parfaitement et qui ne nécessite qu'une seule cuisson. Au cours de la dynastie Song (960-1279), les potiers de Jingdezhen ont commencé à exploiter un nouveau gisement appelé *gaoling* (kaolin), à 30 kilomètres au nord-est de la ville, qui a fourni une argile exceptionnellement fine, faisant ainsi la fortune de la ville. Cette argile réfractaire est du feldspath formé de silice et d'alumine et provient de la décomposition d'une roche cristalline éruptive. Afin d'utiliser ce matériau dans la fabrication de la porcelaine, il doit être mélangé à une substance

connue sous le non de *baidunzi*, qui a la même structure que le *gaoling* mais qui est moins décomposée. Une fois pulvérisé, le mélange obtenu est transformé en petits blocs et placé dans des fosses pour se décomposer sur une période de plusieurs années. À la fin de la période de décomposition, la matière est devenue souple et malléable. Pendant la cuisson, la *baidunzi* fond pour former une sorte de ciment qui recouvre les particules de *gaoling*. Mélangés en proportions égales, les deux composants produisaient une très belle argile blanche. Le nouveau genre, appelé *bleu sur blanc*, se crée quand une décoration irisée, faite d'oxyde de cobalt, est ajoutée directement à la surface non cuite à l'aide d'un pinceau. Toute la pièce était ensuite recouverte d'un vernis et cuit. Le pigment d'oxyde de cobalt gris devenait bleu pendant la cuisson. Grâce à ce vernis très dense, la décoration *bleu sur blanc* était inaltérable. Le grand commerce chinois de porcelaine a commencé pendant le règne de l'empereur Wanli (1573-1619), à l'époque de la dynastie Ming. La porcelaine *bleu sur blanc* est aussi appelée *Kraak*, du mot hollandais « Kraakpoorselein », utilisé pour désigner la première exportation de porcelaine transportée par des caraques, un type de navire portugais. La qualité et le style de la porcelaine d'export *bleu sur blanc* de Jingdezhen se reflètent dans les documents trouvés sur l'épave du *Fiery Dragon*. La cité portuaire de Guangzhou (Canton) est devenue un port actif et important en faisant du commerce avec l'Inde et le monde musulman dès le VII^{e} siècle, et a commencé à faire du commerce avec l'Europe dès 1514. Le premier bureau de la Compagnie des Indes orientales a été créé là-bas en 1684. C'était le port principal d'où la porcelaine chinoise était exportée vers l'Europe.

Il y a un autre indice important, si ce n'est exceptionnel, quant à l'identité particulière de cette épave. Plusieurs débris de porcelaine portent une aigle à deux têtes, ou un phénix, motif répété trois fois et séparés par du feuillage. À l'origine, ce motif était associé à l'ordre des Augustins. Trente ans après la venue des premiers jésuites à Macao, trois Augustins espagnols y arrivèrent le 1er novembre 1586 pour établir un couvent. Trois ans plus tard, le 22 août, sur l'ordre de Philippe II d'Espagne, qui régnait aussi sur le Portugal, les Augustins portugais prirent en charge le couvent de Notre-Dame de Grâce. L'héraldique de l'Ordre de saint Augustin est un phénix surmonté d'une couronne végétale, debout sur un cœur transpercé par deux flèches. Seulement trois objets en porcelaine chinoise ornés de l'aigle à deux têtes sont connus, tous trois de la période Wanli (1573-1619). La

présence de cette porcelaine sur l'île Sainte-Marie est surprenante, car ces articles étaient considérés comme ayant été fabriqués exclusivement pour le marché de Macao. D'autre part, le fait que nous ayons affaire à un bâtiment pirate pourrait expliquer pourquoi la cargaison du navire ne serait pas typique de celle de la Compagnie des Indes, c'est-à-dire un navire de commerce européen négociant avec l'Inde et l'Extrême-Orient. Il peut y avoir une autre explication pour cette décoration. Les armoiries des Habsbourg étaient un phénix couronné portant une armoirie sur sa poitrine, et il est tout à fait possible que ces fragments de porcelaine aient été une commande spéciale destinée au marché des Habsbourg plutôt que de Macao, et que cette commande était à l'origine à bord d'un navire saisi par le *Fiery Dragon*, comme par exemple la *Maison d'Autriche.* Deux petites figurines moulées, en porcelaine blanche unie, et la partie inférieure fragmentaire et la base d'une troisième ont été trouvées. La plus petite des deux figurines représente une personne de petite taille ou un enfant, apparemment une femme, vêtue d'un habit boutonné, tenant dans son bras droit un animal (peut-être un chat), debout à côté d'un tronc d'arbre contre lequel repose un bouquet de fleurs. Cette pièce qui a été fabriquée à partir d'un moule unique est d'environ 5,2 centimètres de hauteur et le diamètre maximal du socle est de 3,5 centimètres. Le plus gros morceau semble avoir été façonné de deux pièces moulées séparément, la figurine elle-même semble avoir été collée sur le socle avec de la barbotine (ce qu'un nettoyage attentif permettrait de confirmer). Cette pièce représente un homme oriental souriant, probablement chinois, portant un chapeau en forme de dôme. Il semble être assis, bien que l'incrustation rende difficile de déterminer ceci avec certitude, la tête penchée sur sa droite et regardant à sa gauche. Il tient un objet qui semble être un plateau, ses mains et des parties du socle sont cassées ou manquantes. La pièce est d'environ 8 centimètres de hauteur et le diamètre maximal du socle est de 4,8 centimètres. La troisième figurine fragmentaire (environ 1,5 centimètre de hauteur et le diamètre maximal du socle est de 5,4 centimètres) se compose des pieds et d'une partie des jambes d'un personnage central avec un chien Fu assis à côté du pied droit.

De grandes quantités de porcelaines (coquillages) ont été trouvées sur l'épave du *Fiery Dragon*, de nombreuses cimentées sur les éléments de la charpente. Un certain nombre de porcelaines ont été identifiées comme *Cypraea chinensis* (Indopacifique), *Cypraea walkeri* (les Seychelles, et les îles Maldives), *Cypraea helvola* (Indopacifique), *gracilis Cypraea* (océan

Indien), *Cypraea erosa* (Indopacifique), *Cypraea arabica* (Indopacifique), *Cypraea lynx* (océan Indien, Ouest et Centre de l'océan Pacifique), et *Cypraea Talpa* (océan Indien et océan Pacifique central). Le *Fiery Dragon* est connu pour avoir eu une grande quantité de porcelaines à bord, de même que d'autres bâtiments pirates à Sainte-Marie. Les porcelaines ont été largement utilisées comme monnaie dans cette région pour la traite négrière.

Le bois utilisé pour la construction du *Fiery Dragon* a été provisoirement identifié *in situ* comme *Quercus sp.*, chêne blanc européen, probablement *robur* ou *petraea*. Plus léger que *Quercus alba* (chêne blanc américain), ce bois, trouvé sur de nombreuses épaves, a été le plus couramment utilisé dans toute l'histoire de la navigation. Deux types de graines trouvées dans la cale du *Fiery Dragon* semblent être celles des *fragants* de *Prunus sp.* et de *Myristica* (noix de muscade), ce dernier originaire des Moluques, des îles des Épices, d'Indonésie, provient peut-être du grand navire moghol pris près de Mumbai, le 18 août 1720. *Prunus sp.*, de la famille des Rosacées appartenant au genre Prunus, ressemble beaucoup au *Prunus dulcis* ou amande. Les graines examinées ne semblent pas avoir de coquille péricarpe extérieure qui pourrait aider à l'identification, car elle contient des puits caractéristiques autour de la surface de la coquille, mais semble représenter la coque mésocarpe du milieu qui entoure le noyau, ou l'amande. Celle-ci ressemble cependant aussi beaucoup à celle de l'abricot *Armeniac Prunus*, également appelée l'amande chinoise.

Une découverte spéciale du *Fiery Dragon* est une statue en bois sculpté composée d'une branche d'arbre, avec le grain centré verticalement, et d'une hauteur d'environ 10 cm et d'une base entre 5 et 6,2 cm. Il s'agit d'une sculpture d'une femme portant une longue robe et un châle. La tête est légèrement inclinée vers la gauche, les bras sont dirigés vers l'avant mais les mains sont rompues. Cette statue en bois sculpté semblerait représenter une Vierge. Il n'y a aucun signe de peinture, de feuille d'or ou d'autres décorations. Les bas-côtés et le dos sont décorés avec des rangées d'objets ronds. Une autre sculpture trouvée est faite d'un petit morceau de pierre gris foncé, probablement de l'ardoise (5,7 cm de hauteur, environ 2 cm de large et seulement 1 cm d'épaisseur). C'est un morceau assez plat grossièrement taillé où l'arrière, légèrement creusé avec un petit trou à hauteur de la taille, susceptible de joindre la sculpture à un autre objet.

Une découverte importante sur le site du *Fiery Dragon* est une petite plaque rectangulaire en ivoire portant une inscription composée de quatre lettres « INRI », l'abréviation de *Iesus Nazarenus, Rex Iudaeorum* (Jésus de Nazareth, roi des Juifs). Cette plaque (44 × 14 × 2 mm) était probablement attachée à un petit crucifix, mais aucune marque n'indique comment. Les lettres sont gravées dans l'ivoire, et des traces d'or encore présentes dans la gravure indiquent que les lettres étaient entièrement dorées.

Recherches archéologiques de « l'épave du chenal »

Stratégie

Après la découverte du dépôt de pierres de lest dans le chenal des enquêtes ont été menées afin d'obtenir une première idée de la taille et de l'orientation du site. Au début, aucun élément de la carène n'était exposé et presque aucun objet pouvant faire partie du mobilier archéologique de cette épave n'était visible.

Le fond a été examiné avec des détecteurs de métaux pour localiser les gros objets tels que des canons ou des boulets. Dans la mesure où cette épave pourrait être la *Mocha Frigate* ou le *New Soldado* (anciennement connu sous le nom *Grand Mahomet*) qui ont été délibérément coulés de façon précipitée, on pouvait s'attendre à trouver une partie de la cargaison et une quantité importante de munitions, en l'absence de récupération ultérieure. Cette prospection électronique a indiqué un certain nombre de points intéressants pour une fouille plus intensive. En utilisant un jet d'eau pour enlever le sable et la vase, un canon de fer se trouvant à côté d'une concrétion de boulets de canon a été localisé, ainsi que des objets en verre tels qu'une bouteille intacte et des fragments d'un grand récipient en verre. Seuls quelques débris de porcelaine ont été trouvés sur le site. Basé sur la taille et la forme du canon, de la bouteille et de la décoration des fragments de porcelaine, le site peut provisoirement correspondre à la seconde moitié du XVII^{e} siècle. Cette tentative de datation correspondrait au sabordage des deux navires mentionnés en 1699.

Comme il a été mis en évidence à partir du site de l'épave du *Whydah* (1717), les navires employés comme « prédateurs maritimes », contenaient un plus vaste choix d'objets interculturels que les navires marchands ou de guerre. L'importance archéologique et historique du site ne peut donc pas

être prise à la légère. Ainsi, en plus des objets de valeur (pièces d'or et bijoux) laissés par des pirates qui ont fait couler leurs bateaux pour bloquer l'entrée de la baie, il est pratiquement sûr que certains objets islamiques, présents sur ce site, soient d'une grande importance aujourd'hui alors qu'ils n'avaient aucun intérêt pour les pirates qui les ont laissés. Les objets islamiques que l'équipe archéologique s'attend à trouver sur l'épave du *Grand Mahomet* en particulier, pourraient représenter un ensemble de pièces uniques pour les villes saintes de La Mecque et de Médine jamais trouvées dans le contexte d'un naufrage. De même, les activités connues de la *Mocha Frigate* dans la baie est du Bengale et dans les eaux indonésiennes laissent raisonnablement prévoir la découverte d'objets extrêmement rares d'Asie du Sud-Est.

Résultats

Un canon trouvé n'a pas été récupéré pour des raisons de conservation. Fabriqué en fer et fortement incrusté, c'est une arme à feu à chargement par la bouche qui mesure 2,4 mètres de longueur. En raison des concrétions le boulet, la volée, les deuxième et premier renforts, ainsi que le champ de lumière et le bouton de la culasse ne sont pas clairement visibles. Le relief de culasse est rond et semble avoir la texture de grandes formes de raisin. Le canon a été levé à l'aide de sacs de levage (d'une capacité totale de plus de 2 150 kilos) afin de le déplacer sur le côté pour être plus facilement étudié. Il n'était pas possible de mesurer l'alésage à cause de la concrétion. Sur la base du poids et de la longueur du canon, il est probable que ce soit un canon de six livres de calibre. L'emplacement des tourillons sur la partie inférieure du second renfort au lieu de la ligne centrale suggère une datation portant sur la deuxième moitié de XVII^{e} siècle. Dans la conception originale du canon, la position normale des tourillons était juste en avant du point d'équilibre de l'arme, de manière à donner un certain degré de prépondérance à la section de la culasse, et était à l'origine sans doute simplement une traverse ancrée sous la pièce. Cette théorie est supportée par le fait qu'en règle générale, plus l'arme est vieille plus la ligne centrale des tourillons est basse.

Soixante-neuf objets ont été trouvés et récupérés sur ce site. Le nombre relativement élevé (27) d'objets en verre est dû au fait que plusieurs pièces appartiennent au même récipient. Au moins quatre types différents de bouteilles ont été trouvés, dont deux avec un fond rond, une bouteille de gin

carré et une bouteille entièrement intacte avec un fond ovale qui peut être datée de la seconde moitié du XVII^e^ siècle{396}. Outre les bouteilles, un fragment d'un verre a été trouvé et un autre petit fragment qui pourrait avoir fait partie d'une vitre. Un certain nombre de concrétions ont aussi été dégagées. Certaines contiennent des boulets de canon évidemment reconnus par leur forme, taille, et poids. D'autres ont des contenus inconnus qui ne pourront pas être identifiés avant l'analyse. Sept fragments de porcelaine ayant été découverts à la surface du site de l'épave, il est possible qu'ils soient intrusifs et ne peuvent pas être utilisés pour dater le site avec précision. Bien qu'une analyse plus approfondie soit nécessaire, ces fragments ne semblent pas être d'une date ultérieure à ceux trouvés à bord du *Fiery Dragon* et seraient compatibles avec le *Grand Mahomet* ou de la *Mocha Frigate.* Sept morceaux de plomb ont été trouvés sur ce site dont trois d'entre eux ont été identifiés comme étant de la grenaille. Un morceau de plomb (21 × 23 mm) qui a une grande marque « X » gravée sur un côté pourrait avoir été utilisé comme pièce de jeu. Une pièce similaire a été trouvée sur l'épave pirate *Whydah* (1717) au large du cap Cod, au Massachusetts.

La structure du navire se compose d'une lourde poutre de 50 centimètres de largeur, plate, avec quatre petits faisceaux d'environ 15 centimètres en dessous attachés à un angle de 90 degrés vers l'extérieur. Étant donné que la structure n'a pas de déformations visibles, il est possible que la coque inférieure se soit enfoncée dans le sédiment et restée ainsi préservée. La disposition de la coque extérieure (varangues, genoux, allonges, ou carlingue) tend à montrer que le navire a été coulé en travers du chenal afin de le bloquer.

Recherches terrestres

Un minimum de prospections préliminaires terrestres a également été mené. Au cours de ce travail, la décision a été prise d'élargir la portée de l'étude pour y inclure les fortifications et autres constructions européennes qui étaient présentes dans la zone entre 1680 et 1730. La charge de travail a nécessité une répartition des efforts et des ressources.

Administration des artefacts

Pour gérer les artefacts/objets une base de données a été créée rassemblant des informations sur la grille de recherche, les mesures et les zones de récupération, le mobilier archéologique et le lieu de rangement après son enregistrement. Ceci a été fait pour s'assurer qu'une vue d'ensemble complète du mobilier archéologique serait enregistrée et une analyse statistique et spatiale serait possible ultérieurement avec le système GIS. De plus, un lien vers les photos des objets récupérés et enregistrés a été incorporé dans l'administration de façon à accéder facilement aux photos des objets rassemblés dans le dossier du catalogue.

Enregistrement de données de base

Avant d'enregistrer le mobilier archéologique, il a été essentiel de saisir les données de localisation pour préciser l'endroit où chaque objet a été trouvé. Les points de contrôle et les mesures entre ceux-ci ont été enregistrés pour recréer le système de mesures puis dix-neuf sections de zones fouillées ont été définies. Seules les découvertes spéciales ont été précisément mesurées et cartographiées.

Enregistrement des objets archéologiques

Un artefact peut être enregistré comme pièce individuelle ou comme une collection de pièces. Il n'y a pas de critères fixes pour définir une pièce comme artefact individuel. L'unicité, l'état et la taille peuvent conduire à cette décision. Tous les sacs et les boîtes de rangement des artefacts ont été transférés au musée de la Reine Betty sur l'îlot Madame le 15 novembre 2010. Un total de 407 artefacts a été enregistré, représentant 2 061 pièces individuelles. Chaque artefact a été photographié au moins une fois, et souvent deux ou plus sous des angles différents ; un total de 802 photographies ont été prises pour le catalogue photo des objets archéologiques.

Bilan et futures démarches

L'expédition de 2010 n'a contribué à révéler qu'une petite partie de l'épave du *Fiery Dragon.* D'autres recherches sont nécessaires pour comprendre l'architecture et l'origine du navire, la façon dont il s'est

immobilisé sur le fond du port naturel de l'île Sainte-Marie, la cargaison et les objets qui y sont restés. Les expéditions futures devront se concentrer sur la continuation de la fouille du *Fiery Dragon*, en étudiant tout d'abord une partie de la coque incluant la carlingue et autres éléments de la carène. Le « site de l'épave du chenal » devrait encore fournir des indices quant à son origine, sa date et d'autres facteurs pouvant déterminer s'il s'agit de la *Mocha Frigate* ou du *Grand Mahomet*. Seule une infime partie du site de l'épave a été examinée et une fouille de grande envergure doit être menée afin de dresser une section transversale de la coque. Une plus grande recherche de la zone devrait montrer l'étendue du site. Mis à part ces deux sites d'épaves, d'autres pourraient encore être découverts et cartographiés. Au moins cinq autres épaves de l'âge d'or de la piraterie sont susceptibles d'être présentes dans la zone portuaire et dans le voisinage de l'endroit où on radoubait les navires sur l'îlot Madame. Pour localiser et enregistrer ces épaves une recherche plus étendue et plus systématique doit être entreprise pour cartographier toute la zone portuaire ainsi qu'une partie de la baie des Forbans. Étant donné les résultats des fouilles et des recherches en termes de nombre d'objets trouvés en 2010, on peut s'attendre à ce que les expéditions ultérieures en produisent une quantité beaucoup plus grande. Ceci exige un bon planning et une bonne organisation du travail de conservation. Le musée local de l'îlot Madame n'est pas équipé ou organisé de façon à conserver des artefacts tels que le bois et les os. Aussi, les expéditions futures devront se concentrer sur le développement et l'amélioration du musée local pour en faire un site capable de recevoir dans les meilleures conditions de conservation ce matériel. Ceci serait bénéfique pour la communauté locale et pour l'équipe scientifique de l'expédition. Remis à neuf et présentant une exposition permanente sur les pirates de Madagascar le musée sera un atout touristique majeur pour l'économie locale ainsi que pour la connaissance de l'histoire culturelle de Sainte-Marie et de Madagascar en général. Ceci est l'occasion unique d'héberger et de protéger cet héritage culturel et fournit un outil éducatif avec les sites d'épaves à portée de main. En mettant en place une base de recherche permanente au musée, le processus d'excavation et de conservation des objets culturels peut être rendu plus efficace. Cela peut aussi conduire à l'autonomisation des chercheurs locaux et au renforcement des capacités de recherche et de conservation. Barry Clifford, chef de l'expédition, envisage de créer un projet pluriannuel à Sainte-Marie pour atteindre les objectifs de

recherche mentionnés ci-dessus et améliorer le musée. Avec l'excellente collaboration entre les autorités de Madagascar et la communauté locale de l'île de Sainte-Marie, ce projet contribuera à la récupération et la conservation d'un patrimoine culturel de grande importance pour les générations futures.

Course, piraterie et archéologie sous-marine

Roberto Barazzutti
Société Française Histoire Maritime

L'archéologie sous-marine a été longtemps associée à la discrète recherche de fabuleux trésors engloutis. Grâce à des techniques subaquatiques renouvelées elle connaît aujourd'hui un vif développement international qui fournit de précieuses données pour comprendre les activités humaines maritimes et littorales{397}. Elle contribue aussi à enrichir nos connaissances de la course, dans toutes les mers du monde. Ainsi, à la suite d'expéditions sous-marines menées en 2000 par des équipes archéologiques dirigées par l'explorateur Barry Clifford ont été découverts au large de Madagascar des sites d'épaves de vaisseaux pirates des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles. En 2010 une équipe de recherche de Provincetown (Massachusetts) a entrepris, durant six semaines, des fouilles dans la zone du port de l'îlot Madame, sur l'île Sainte-Marie de Madagascar. Elles ont privilégié l'épave du *Fiery Dragon* du capitaine William Condon (également connu sous le nom de Christopher Condent), perdu à proximité en 1721, et apporté de nombreux renseignements{398}. Il en est de même de fouilles entreprises récemment de bâtiments anglais et néerlandais perdus

aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles l'*Utrecht*, le *Whydah* et le *Quedagh Merchant* aux découvertes et destinées très diverses.

Le projet *Utrecht*

En 1623, la *Geoctroyeerde Westindische Compagnie*, Compagnie néerlandaise des Indes occidentales ou WIC, associant négoce et colonisation engage la conquête du Brésil, avec ses ramifications africaines et caraïbes. Après un échec de 1624 vers Bahia, une nouvelle expédition est dirigée en 1629 plus au nord contre le Pernambouc. Elle a plus de succès mais si les Hollandais s'emparent, entre 1630 et 1635, de toute la région côtière autour de Recife et Olinda, ils ne parviennent pas à s'installer dans la durée. La survie de cette terre à sucre qui n'ignore ni les tensions économiques, ni des résistances locales, dépend de son ravitaillement y compris en hommes d'armes. Alors que se multiplient les révoltes contre la présence hollandaise, les États Généraux des Provinces-Unies nomment, le 19 juin 1647, Witte Corneliszoon de With commandant d'une flotte de douze navires armés par les amirautés d'Amsterdam, Rotterdam et Quartier Nord Holland, avec pour mission l'escorte d'une flotte de transport, armée par la WIC, forte de 1 200 à 1 400 marins et 6 000 soldats à destination du Brésil.

Au cours de cette période, le bouillant officier doit faire face à de nombreuses difficultés parmi son équipage, ce qui ne l'empêche pas d'effectuer plusieurs prises au large du Brésil et de combattre deux navires portugais, la *Nossa Senhora da Rosario* et le *Sao Bartholomeu* équipés de 32 canons chacun et respectivement de 250 à 300 hommes. Le 28 septembre 1648, non loin de l'île d'Itaparica, dans la baie de Tous-les-Saints, l'*Utrecht* (32 canons) et l'*Huys van Nassau* (40 canons) engagent le combat contre la *Nossa Senhora da Rosario*. Le capitaine lusitanien fait sauter son navire, en espérant par ce sacrifice entraîner au fond ses adversaires. Ce sera le cas de *l'Utrecht*, alors que l'autre adversaire, désemparé, s'échoue mais sera remis en état de naviguer par les Portugais dès le lendemain. Ce fait explique la présence des épaves de ces deux navires à environ 200 mètres l'une de l'autre par 18 à 20 mètres de profondeur.

Le site a fait l'objet d'explorations et de fouilles par des sociétés privées dans les années 1980, en privilégiant essentiellement le vaisseau portugais. En 2007, des plongeurs brésiliens et néerlandais du *Rijksdients voor Cultureel Erfgoed* constatent que de nombreux éléments de l'infrastructure du navire néerlandais subsistent. Cinq ans plus tard, de nouvelles fouilles sont menées dans le cadre d'une collaboration entre les Pays-Bas, le Brésil et les États-Unis dans le cadre d'une *Gemeenschappelijk Cultureel Erfgoedbeleid* (GCE ou Politique commune de patrimoine culturel). Les organismes qui y participent sont le *Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed*, dont le programme maritime se voit rattacher, depuis 2012, la direction sur toutes les épaves néerlandaises outre-mer, la société Texas A&M, l'université de Bahia et l'Institut National du patrimoine historique et artistique brésilien (*Braziliaanse Nationaal Instituut voor Historisch en Kunstzinnig Erfgoed* ou IPHAN). L'objectif est triple : améliorer les connaissances sur les navires néerlandais et leurs activités au Brésil, préserver le matériel archéologique du site et renforcer les capacités de recherche par la formation d'étudiants brésiliens en archéologie.

Depuis les années 1980, plusieurs canons et artefacts de cette épave ont été ramenés à la surface et parfois vendus sur le marché clandestin. Afin d'inventorier tout ce qui se trouvait sur le site, une modélisation en trois dimensions de l'épave a été réalisée. Du fait de la profondeur, une méthode a été suivie : répartition chaque soir entre les équipes de plongée des tâches pour le lendemain, chaque équipe comprenant un chercheur expérimenté et un étudiant en formation, la réflexion portant ensuite sur le devenir des épaves remontées à la surface.

L'intérêt de la fouille réside dans le fait que les études sur les navires armés et employés par la WIC sont peu nombreuses, moins d'une demi-douzaine dans le monde. Il en est de même pour les navires de guerre néerlandais de la même époque, or l'*Utrecht* est un navire qui a été fourni par l'une des amirautés, au service alors de la WIC, pour être employé dans une opération militaire et corsaire.

Le partenariat des anciens ennemis pour mener à bien les fouilles apporte une meilleure connaissance des navires employés par la WIC. Les plongées de 2012 et les suivantes ont permis de constater les dégâts occasionnés par les pillages et le temps, mais aussi de réaliser des mesures qui ont conduit à la réalisation du site en trois dimensions. L'une des forces de ce projet est que malgré les nombreuses pertes subies le site offre des opportunités pour

la formation et contient encore assez d'informations sous le ballast concernant les restes du navire, et notamment sa quille.

Le *Whydah*, un navire négrier devenu vaisseau pirate

Le *Whydah*, comme le *Profond*, ont été des navires négriers avant d'être capturés le premier par Samuel Bellamy et le second par Edward Teach, devenant par là des navires pirates. Le *Whydah* est un trois-mâts de 300 tonneaux environ, portant des sabords de nage pour des rames, facile à manœuvrer, rapide (jusqu'à 13 nœuds ?) et bien armé (28 pièces d'artillerie). Ce navire négrier tirait son nom du comptoir africain Ouidah dans l'actuel Bénin, utilisé par les Anglais pour la traite négrière. Après avoir quitté Londres en 1715, le capitaine Lawrence Price ou Prince a fait voile vers les côtes d'Afrique où les négociations lui permirent d'embarquer 367 esclaves. En ce mois de février 1717, dans les eaux des Bahamas, le navire fut chassé durant trois jours par le pirate Samuel Bellamy. Afin d'éviter toute effusion de sang, et conscient de ce que la capture était inévitable, le capitaine négrier se rendit sans combat. Bellamy se transporta à bord et jugeant le *Whydah* meilleur voilier, laissa à l'infortuné capitaine son propre navire, la *Sultana*. Durant deux mois, Bellamy réalisa plusieurs prises à bord de ce navire avant de se rendre au cap Cod, dans le Massachusetts. Le 26 avril 1717, une tempête d'une rare violence s'abattait alors sur la région, faisant échouer le navire, lourdement chargé par le butin, sur un banc de sable à près de 1 500 mètres du rivage actuel. Le *Mary Anne* autre navire de Bellamy connut le même sort dans cette zone qui est une des plus dangereuses de la côte Est, avec plusieurs milliers de navires naufragés en quatre siècles. On ne compte que deux survivants sur les 144 membres d'équipage. Les villageois, sur un rayon de 32 km, récupérèrent tout ce qu'ils purent sur les corps rejetés par la mer ainsi que les objets arrachés au navire. Malgré la réactivité du gouverneur local, très peu de ces trésors lui furent remis. Aucune opération de récupération sur le navire n'était possible, le *Whydah* se retrouvant progressivement recouvert par le sable. Au début du XX^{e} siècle, quelques personnes attirées par les trésors de ce navire se mirent à sa recherche et indiquèrent avoir retrouvé des éléments de celui-ci. C'est à partir de 1984 que Barry Clifford se mit activement à sa recherche. La découverte, le 24 juillet 1984, sous 4 mètres de vase, d'un

canon confirme la présence d'un navire armé. L'année suivante l'identité ne fait plus de doute, à la suite de la découverte de la cloche portant la mention *Whydah Galley*. Des opérations sur l'épave sont menées qui permettent la récupération de nombreux artefacts (plus de 200 000) constituant le trésor de cette épave. Clifford estime la valeur des objets remontés à 12 millions de dollars et le reste de la marchandise non encore trouvé à plus de 400 millions.

Les objets remontés, dans cette opération qui ne constitue pas une réelle opération archéologique, se trouvent au Whydah Museum, à Provincetown, Massachusetts. Ils fournissent des éléments sur la vie des pirates à bord mais aussi de la traite négrière. Outre la découverte de pièces en or ou en argent, frappé ou brut (plus de 10 000), figurent des pendentifs en or akan{399}, une douzaine de canons, un pistolet enserré dans un bandeau de soie permettant de mieux tenir l'arme, des grenades artisanales, des restes de bouteilles, la fameuse cloche, et bien d'autres objets encore tels ces éléments vestimentaires ostentatoires, signes manifestes d'une volonté de se démarquer de la société puritaine du temps. De rares restes humains ont permis de déterminer la taille d'un des pirates (1,60 m). L'histoire du *Whydah* a conduit à la réalisation d'un film *Pirates of the Whydah* et d'une exposition itinérante *Real Pirates* produite en collaboration avec le National Geographic.

Le *Quedagh Merchant*, le trésor de William Kidd au cœur d'une aire marine protégée

Le *Cara Merchant* ou *Quedagh Merchant* est un navire, de 500 tonneaux, construit à Bombay. Le capitaine, l'Anglais John Wright est à la tête d'un équipage qui comprend une centaine d'hommes dont quelques Européens et trente marchands arméniens. Après avoir commercé au Bengale et le long des côtes indiennes, le navire a été pris en chasse, le 30 janvier 1698 non loin de Cochin, par l'Écossais William Kidd. Le navire est capturé, le butin est énorme. Kidd fait alors voile vers l'Amérique du Nord en transitant prudemment par les Antilles. La suite est connue, de New York à Londres, Kidd est jugé et pendu sans avoir indiqué l'emplacement où son navire a été sabordé.

En décembre 2007, l'épave a été découverte au large des côtes de la République dominicaine, près de l'île Catalina. Elle gisait par environ 3 mètres de profondeur, non loin des côtes (à 25 mètres du *rocky shoreline*), dans des eaux claires. Elle a fait l'objet de fouilles et de recherche par une équipe de l'université d'Indiana sous la direction de Charles Beeker, en partenariat avec le Children's Museum of Indianapolis et l'organisme dominicain Officina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuatico (ONPCS). Les premiers éléments remontés ont été deux des 26 canons, mis en dépôt au National Geographic : Treasures of the Earth, à Indianapolis.

Le site se caractérise par la présence d'une faible partie supérieure de la structure du navire, tandis que le reste, notamment la cargaison, est noyé dans le plancher maritime (fond de l'océan). En sus des canons, qui forment sans doute un des éléments du fond de cale, le site comprend trois ancres et plusieurs concrétions qui constituent des anomalies magnétiques, signifiant la présence d'autres éléments métalliques. Ce qui coïnciderait avec ce que Kidd avait indiqué lors de son interrogatoire à savoir que le navire portait 14 à 15 ancres et près de 10 tonnes de ferraille. Le site du naufrage a été désigné comme aire maritime protégée afin de préserver les restes archéologiques et l'écosystème environnant. Il fait partie du programme *Living Museum in the Sea* entrepris par Charles Beeker dont l'objet est la protection des ressources culturelles et biologiques des zones submergées. Au *Children's Museum* d'Indianapolis, des étudiants de l'université d'Indiana se chargent non seulement de guider et de renseigner les visiteurs sur le *Quedagh Merchant*, mais aussi de les renseigner sur l'histoire du pays, la conservation des artefacts, l'archéologie et l'importance de la protection des ressources culturelles et biologiques de la planète. Outre la localisation de ce bâtiment pirate « mythique », la fouille archéologique a pour objectif de participer à la prise en considération des enjeux actuels concernant les changements climatiques et la protection des espaces marins.

Conclusion : du mythe au virtuel

Le pirate de « l'Âge d'or » : élaboration d'un mythe (XVI^e^-XIX^e^ siècle)

Lucie Card
Doctorante, université de Nantes

Avec son cortège de légendes évocatrices tout à la fois de liberté, d'exotisme et d'enfance, le pirate de l'époque moderne, écumant les mers des Antilles en arborant son effrayant *Jolly Roger*, a su s'imposer dans les esprits comme la figure même du brigand des mers. Éclipsant ses rivaux, toutes époques et aires géographiques confondues, il va jusqu'à imprégner de ses symboles des réalités aussi éloignées de lui que le pillage informatique et la menace sur la propriété intellectuelle. Cette position dominante, en particulier dans l'imaginaire culturel européen, doit moins aux pirates historiques qu'à leur mythe qui, libéré de ses carcans de rigueur, a su traverser les siècles. Cette figure, tellement ancrée dans les esprits qu'elle impose encore aujourd'hui aux chercheurs un travail acharné pour séparer les faits de leur coquille, est loin d'être une création uniforme et spontanée, mais au contraire une construction complexe, puisant dans

différents contextes historiques, sociaux et culturels dans lesquels elle s'est élaborée.

Alors que les Européens ont officiellement pris pied dans les Antilles depuis la fin du XV^e^ siècle, l'essentiel des écrits, et pour cause, est d'origine ibérique, et évoque soit la conquête aux effluves picaresques et chevaleresques des conquistadors, soit l'œuvre d'évangélisation des missionnaires envoyés convertir les Indigènes. Les autres nations européennes se lancent à leur tour à l'assaut de ces nouvelles terres, par le pillage puis la conquête. Elles finissent par s'implanter dans les Antilles délaissées par les Espagnols. Les flibustiers, qui ne sont pas encore tout à fait des pirates, attirés par les richesses des galions espagnols et autres navires marchands, et favorisés par le climat de non droit des sociétés coloniales balbutiantes, connaissent alors un essor considérable et vont ainsi établir les prémisses de leur notoriété.

Afin de faire connaître les terres lointaines aux Européens, et mettre en valeur ces dernières pour promouvoir l'œuvre de colonisation, un certain nombre d'ouvrages tenant de la chronique, sorte de « guides » pour les futurs émigrants, voient le jour. Ils émanent pour la plupart de religieux, tels ceux des pères Du Tertre{400} et Labat{401}, qui seront repris jusqu'au plagiat dans les décennies suivantes, diffusant ainsi parmi la population lettrée des informations relatives à l'Amérique et aux Antilles. Ces ouvrages qui peignent un décor, évoquent la faune et la flore, le climat, la possibilité de faire une plantation, accordent une place de choix au flibustier. Les pillages, les rapines et les descentes des Frères de la Côte font partie intégrante d'un monde « visionné » avec intérêt à l'autre bout de l'océan, par gazettes ou ouvrages interposés.

Dans ce contexte, les chroniqueurs abordent les brigands de mer avec beaucoup d'indulgence, préférant mettre en avant leur valeur au combat, leur intrépidité, que leurs atrocités. Du Tertre va même jusqu'à laver leur honneur en rejetant les accusations de viols. Certes, ils sont loin d'être des enfants de chœur, manquent de religion, sont débauchés et quelque peu incontrôlables, mais c'est avec tendresse que le père les désigne comme des enfants terribles. Plus cupides et épicuriens que sanglants, ils participent par leurs faits de gloire au prestige de leur nation. C'est d'autant plus vrai pour les Français. Dans une société qui, sur le vieux continent, a tendance à se policer, la turbulence des pirates est libératrice, en particulier pour une petite noblesse en mal d'idéaux chevaleresques. Chantres de la colonisation,

ils sont comparables aux coureurs des bois du Grand Nord canadien, vivant au contact de la nature sauvage et connaissant parfaitement leur milieu{402}. Le pirate français décrit comme une sorte de gentilhomme sans fortune, souvent d'origine gasconne, au sang chaud, cherche gloire et fortune à l'autre bout du monde. D'ailleurs, il est tout justifié dans ses actes, puisqu'il est présenté comme voulant venger les atrocités commises par les Espagnols, en particulier contre les Indigènes, et reste civilisé en comparaison de ses homologues britanniques, brutes cruelles adorateurs de la « mauvaise foi » chrétienne. Le théâtre et la littérature de Cour vont jusqu'à récupérer des personnages pourtant issus en majorité des milieux les plus modestes, pour en faire des princes tyranniques, à l'exemple de Bajazet dans le roman-fleuve l'*Exil de Polexandre*, de Gomberville (1619-1629).

Les lecteurs européens, ayant goûté aux promesses de ces nouveaux personnages, sont désormais ouverts aux récits de leurs aventures. La publication du livre d'Alexandre-Olivier Exquemelin{403}, flibustier français huguenot, va venir alimenter leur intérêt. Succès dès la première publication (1678 en néerlandais, 1686 en français), il s'enrichit très vite d'un deuxième tome et de nombreuses traductions pour répondre à la demande d'un public curieux. Les appétits des éditeurs désormais attisés, d'autres ouvrages, récits de voyages et de piraterie voient le jour, tels ceux de Raveneau de Lussan (vers 1663-1690), ou encore William Dampier (1651-1715). Ces hommes désirent retrouver la société et même se faire une place parmi les élites ; leurs récits restent empreints de justification et sont aussi un moyen de mettre en avant leurs connaissances auprès des gouvernements. Bien qu'ils n'épargnent pas la violence de leur situation, on reste là encore dans la chevalerie de conquête, voire de découverte scientifique pour Dampier, plutôt que dans le vulgaire brigandage.

La littérature n'est pas le seul relais de ce qui se construit dans les colonies. En plein essor, la presse se fait également l'écho de la geste de l'âge d'or. En France, le média est encore très hésitant, dominé par les titres officiels et autorisés, et l'on constate rapidement que les nouvelles outre-mer tiennent une place bien moindre que les affaires européennes, reflet d'une France profondément ancrée dans son patrimoine terrien. Au milieu du XVII^e^ siècle, *La Gazette de France* évoque l'affluence des pirates dans les colonies, mais essentiellement pour relayer des informations provenant des territoires anglais et montrer la menace uniquement à l'égard des Britanniques, comme si elle n'était pas elle-même concernée. En revanche,

Le Mercure Galant n'hésite pas à retracer les réussites des grandes expéditions de flibuste, mettant en avant la figure d'un Du Casse (vers 1646-1715), par exemple, et glorifiant les conquêtes de ses auxiliaires certes indisciplinés mais ô combien efficaces. Là encore, le pirate français se présente environné de patriotisme et de gloire nationale. Plus développés et plus nombreux, les journaux anglais et leurs équivalents dans les colonies, se font au contraire largement diffuseurs d'informations sur les raids pirates.

Si les premiers articles, jusque dans les années 1710, sont assez peu nombreux, détaillés et parfois même indulgents par rapport aux pilleurs, la situation évolue rapidement, en réponse à un État qui supporte de plus en plus mal ces « enfants désobéissants ». En effet, si dans les premiers temps les pirates ont pu se montrer utiles, avec la consolidation de sociétés coloniales basées sur un commerce maritime puissant et international, annonciateur du capitalisme triomphant, leur caractère insoumis et leurs rapines intempestives deviennent désormais intolérables. La Grande-Bretagne, tendant à imposer sa puissance sur les autres nations, entend restaurer l'ordre pour voir fleurir le commerce atlantique. Les journaux multiplient alors les annonces évoquant les moyens mis en œuvre pour lutter contre la piraterie et leurs réussites, publient les pardons, les arrestations et la tenue des procès. Il faut dire que la presse, encore trop coûteuse pour la majorité de la population, s'adresse essentiellement à la classe moyenne, à cette bourgeoisie de négociants, qui lui fournit d'ailleurs un certain nombre de ces « correspondants » et pour qui le péril de ces brigands est une préoccupation permanente. Le changement de ton apparaît particulièrement après la mort d'Edward Teach (1718), le terrible *Black Beard*, premier grand Némésis des autorités, dont la fin sanglante permet de chanter les louanges et les qualités du prestigieux officier Robert Maynard. La piraterie, menace du commerce, nouveau pilier de la société outre-manche, est également un ennemi de la cohésion sociale, car elle pousse à la mutinerie et suggère l'aspiration à la révolte parmi les marins. Il s'agit de mettre en avant le caractère involontaire de l'engagement dans la piraterie, en multipliant les récits de marins forcés à entrer en brigandage par menace de mort et de glorifier ceux qui parviennent à leur échapper voire à les capturer. Les publications de listes de « marins forcés » permettent peut-être aussi à certains de prévoir ainsi leur future disculpation en cas d'arrestation...

Cependant, en donnant davantage de place aux détails sanglants, aux richesses emportées, et en nommant les capitaines les plus déterminés, la presse anglo-américaine se fait porteuse de l'intérêt grandissant du public pour ce type de personnages. Les annonces de procès et d'exécutions sont attendues, et déplacent visiblement les foules. En particulier dans la presse des colonies, à travers principalement *The Boston News Letters*, les pirates entretiennent une galerie de portraits haute en couleur, avec des détails sur leurs pratiques (reproduction des règlements), leurs symboles (le fameux drapeau noir) ou encore la dénomination des navires. La curiosité pour la vie et les méfaits des criminels d'une manière générale est un mouvement fort dans la population, particulièrement pour les Anglo-saxons. La procédure judiciaire étant en partie publique, les actes des criminels, leur histoire, sont connus et se propagent, recueillant l'engouement d'une audience avide. Le phénomène est alimenté par une littérature bon marché, dite « de potence », constituée de feuillets, affiches annonces, confessions de criminels, comptes rendus de procès vendus pour peu de chose, en particulier au moment des exécutions. En France ce type de documents connaît moins d'essor, contrairement à ceux relatifs aux bandits de grands chemins. Pour expliquer cela, plus qu'un éventuel caractère peu maritime des Français, il faut rappeler que les pirates ne sont pas jugés sur le territoire national, alors que les brigands des mers pourrissant à *Execution Docks*, encore visible à Londres aujourd'hui, font presque partie du quotidien. Alors que dans les faits, la grande époque de la piraterie s'achève, vaincue plus à coups de pardons gracieusement accordés pour faire rentrer dans le rang les plus dociles que de spectaculaires expéditions, le bandit de l'Âge d'Or demeure arrimé au paysage littéraire européen.

À la suite du succès des récits de voyage, des fictions imitant des histoires authentiques voient le jour. Mais l'époque a bel et bien changé, car ces « faux récits » sont avant tout le moyen pour des écrivains d'une Europe éclairée par les Lumières, d'évoquer des idées bien plus que de peindre une épopée. L'Amérique et Madagascar, perçus comme une terre vierge de tous les possibles, donnent un cadre particulier aux écrits, propre aux utopies, à la réflexion sur les conditions sociales et économiques du vieux continent. Par sa nature sauvage, exubérante, elle est un refuge pour ceux qui refusent les cadres de la société traditionnelle, voire un laboratoire pour expérimenter d'autres fonctionnements. Alain René Lesage, lorsqu'il peint les aventures de son flibustier Robert Chevalier, ou Voltaire quand il

présente son héros noir et corsaire luttant contre l'esclavage dans *Histoire des Voyages de Sacramento*, utilisent le pirate pour remettre en question leurs époques. Daniel Defoe, dans son emblématique *A General History of the Pyrates* (1724-1728), dont le succès et la pérennité en font une sorte de bible pour les amateurs du genre, ne fait pas autre chose. Certes, il dépeint des brigands parfois cruels, violents, démoniaques, mais surtout il met en accusation la société anglaise qui pousse les hommes à la piraterie, par la pauvreté et la violence vécue sur les bateaux marchands. Il en profite également pour exposer son utopie de société égalitaire à travers le récit de *Libertalia*, communauté aux idéaux libertaires formée par l'équipage du capitaine Misson, dont le succès ne se dément pas jusqu'à nos jours. Il est alors un opposant à la Couronne et à l'Église officielle, condamné plusieurs fois, y compris au pilori. Dans une Angleterre qui a vu passer l'occasion de deux révolutions pour changer l'ordre établi, le pirate est l'ultime rebelle.

Cependant, les pilleurs de navires sont loin de se cantonner au seul rôle de philosophe par procuration. Alors que le roman, forme littéraire moderne par excellence, en particulier apprécié par la bourgeoisie, connaît un développement important, le brigand devient également une sorte d'outil narratif pour des écrivains à la conquête de nouvelles thématiques. Au même titre que la tempête, il permet au héros d'affronter une épreuve initiatique, et apparaît presque comme un passage obligé dans les récits maritimes mettant en exergue, selon le style, le *pathos* des victimes ou bien le comique de personnages un peu trop burlesques. La littérature criminelle anglaise continue son ascension, le pirate l'accompagnant, mais prenant deux chemins divergents, reflets d'une société confrontée à l'opposition grandissante de deux mondes : la bourgeoisie triomphante et le peuple ouvrier. Les comptes rendus de procès et confessions de condamnés s'institutionnalisent, et sont publiés sous forme de recueils, enrichis de nouveaux éléments à chaque édition, comme les *Newgate Calendars*, consacrés aux condamnés de cette prison. À travers ces récits criminels, le but est avant tout de faire œuvre moralisatrice. En décrivant le parcours des brigands, on cherche à démontrer que chacun est susceptible de finir à la potence s'il s'écarte du droit chemin par ses fréquentations ou ses choix. Hormis quelques cas irrécupérables, les pirates sont repentants, exhortent les foules à se tenir correctement et à ne pas suivre leur exemple. L'Amérique anglaise s'acheminant vers son indépendance au détriment de sa mère patrie, ce type d'ouvrage pointe parfois la complicité entre pirates et

contrebandiers yankees qui auraient profité du brigandage pour s'enrichir honteusement. La cohésion de la société doit demeurer et ces livres, bien que divertissants pour garder l'attention du lecteur, cherchent principalement ici à faire leur nid dans les maisons bourgeoises. De manière parallèle, le pirate continue d'emplir les récits sanglants à travers une littérature populaire florissante de *chapbooks* et autres *ballads*, très liés à la culture de l'oral, dans lequel il côtoie le roi Arthur et Robin des Bois. Destiné à un public d'origine beaucoup plus modeste, il continue à réjouir ou à faire frissonner par ses péripéties. Si la littérature d'idées française et les récits de voyages ont gardé une petite place aux pirates durant le XVIII^e^ siècle, c'est bien chez les Britanniques et leurs cousins d'Amérique qu'ils prennent toute leur ampleur.

C'est d'ailleurs d'outre-Manche que vient la nouvelle mutation du pirate, à l'aube du XIX^e^ siècle. Mouvement d'envergure dans la littérature, comme dans d'autres formes d'art, le romantisme consacre le brigand des mers. Deux œuvres principales donnent le ton : *The Corsair*, le long poème de Lord Byron (1814), ainsi que *The Pirate* de Sir Walter Scott (1821). Succès colossaux, en particulier pour le premier. Ils contribuent à dessiner les contours du pirate romantique, repris partout en Occident. Héros sombre, le pirate est tout à la fois *dandy*, modèle pour les jeunes élites masculines, et exclu volontairement d'une société à laquelle il ne veut plus appartenir. Mystérieux et envoûtant, il est l'amant de jeunes filles ingénues en proie au désir de connaître les tourments qui le rongent. Il mène sa vie de pirate presque à regret, sachant ses actions condamnables, et ne peut trouver le salut que dans une passion amoureuse pure et digne. Loin d'être un personnage du peuple, il est dépeint comme un érudit, un intellectuel, probablement issu d'une grande famille. Profondément nostalgique d'une époque perdue de nature plus riante, libre et enchanteresse et d'un temps où tout semblait possible, il répond avec brio à ceux qui regrettent la *Merry Old England* d'avant l'ère industrielle{404}. Influencés par le succès de ces personnages, et tout à leur propre nostalgie d'une gloire perdue avec la fin de l'aventure révolutionnaire et napoléonienne, les écrivains français vont épouser cette figure. Héros de Balzac, *Argow le pirate* (1824) cherche ainsi la rédemption à travers une sage vie de petit noble de province, aimé de sa douce. Par ce biais, les Français semblent trouver enfin le goût pour la littérature maritime, jusque-là branche morte ou en tout cas peu féconde du genre. D'autant que les traductions d'autres romans, en particulier de

James Fenimore Cooper, et son *Red Rover*, connaissent un énorme succès (1827). Ne s'y trompant pas, les éditeurs, et surtout les directeurs de magazines proposant des histoires par épisodes, de plus en plus plébiscités, demandent à leurs auteurs d'écrire sur des sujets maritimes. Le pirate français reste fortement ancré dans son mouillage romantique, dont il a beaucoup de peine à s'extirper, alors que déjà il s'efface en partie du côté des Britanniques, ou du moins acquiert un autre statut dès la deuxième moitié du XIX^{e} siècle.

En effet, l'émergence d'une véritable industrie du livre dans les années 1860, permettant une accessibilité grandissante au public, couplée aux magazines à épisodes et la multiplication des petits théâtres, donne à voir un nouvel essor des formes populaires du pirate. Parfois assaisonné d'un soupçon de « byronisme », il peut se faire objet de farce, caricaturé en personnage trop attentif à son accoutrement pour être tout à fait menaçant. Comme une résurgence de ses premiers pas de « bâtisseur » de colonies, il revêt également les couleurs du héros simple de la nation, en particulier dans les *pulp novelette*, très en vogue dans la nouvelle Amérique conquérante, désormais émancipée. N'hésitant pas à prendre les traits de jeunes femmes, à la manière de ses lointaines inspirations que sont Ann Bonny et Mary Read, ces pirates, partis de rien, défendent la cause des peuples qui veulent leur autonomie. Ainsi le personnage du livre à succès *Fanny Campbell : Female Pirate Captain : A Tale of The Revolution* (1844), prend les armes et la mer tout à la fois pour sauver son amant et les colons de Cuba de l'oppression anglaise, véritable étendard d'un peuple en pleine conquête de son propre espace et de son identité. Après tout, les Américains ne sont-ils pas les seuls à n'avoir pas signé la Convention de Paris de 1856, abolissant définitivement la course ?

L'ouverture de la littérature à tous les publics se fait également vers l'enfance, domaine que le criminel investit très rapidement, s'éloignant par là presque définitivement de son origine historique. Les écrits pour la jeunesse ne sont pas pour autant uniquement le théâtre du récit à rebondissements purement divertissant, mais également celui du discours moral, dont le pirate continue d'être le jouet. En effet, certains éditeurs d'histoires à quelques pennies, soucieux de se racheter une respectabilité auprès des familles victoriennes bien pensantes, l'utilisent pour désigner à leur héros, jeune garçon en pleine construction, le modèle à ne pas suivre, la perversion incarnée, et en faire un parfait chrétien, citoyen britannique

exemplaire, fidèle à l'Empire et à sa volonté d'expansion. Robert M. Ballantyne (1825-1894) est l'un des plus fervents défenseurs de cette moralisation du conte initiatique.

À travers les magazines, les livres jeunesse, les affiches de théâtre, le XIX^e^ siècle donne enfin une représentation picturale aux pirates, jusque-là cantonnés aux quelques gravures éparses des ouvrages d'Exquemelin et Defoe. C'est notamment Howard Pyle (1853-1911) et ses collaborateurs illustrateurs, comme Newell Convers Wyeth (1882-1945) et Frank Earle Schoonover (1877-1972), qui contribuent à élaborer les traits de ces personnages, marquant pour toujours de leurs empreintes les représentations des brigands, puisque ce sont bien souvent toujours ces mêmes œuvres que l'on utilise actuellement pour illustrer les ouvrages de recherches et autres documentaires. Stéréotypée dans les farces populaires, rendue reconnaissable aux premiers traits pour susciter l'intérêt du public, la figure du pirate commence à se figer. Son entrée dans le monde de l'Aventure achève le processus de sédimentation dans un monde où les territoires inexplorés se font rares et où les Européens sont assoiffés d'un exotisme nostalgique. Développé dans la seconde partie du XIX^e^ siècle, ce type de littérature prend au piège le pirate, victime de son succès, et va achever de le vider de son contenu. Devenu une coquille à remplir, il se prête avec facilité à l'incarnation de la figure plus englobante de l'Aventurier{405}. On l'affuble de caractéristiques reconnaissables, du costume à la balafre, et on le pousse à enfouir des trésors sur des îles. L'incarnation exemplaire de ce processus est assurément *L'île au trésor* de Stevenson (1883), dont la popularité et les nombreuses réécritures achèvent de l'ancrer dans la postérité. Il continuera certes à muter à petites touches au gré des époques traversées : mais désormais il est devenu immortel.

Dans sa construction mythique le pirate, qui a perdu son socle historique, a pris peu à peu une teinte particulièrement anglo-saxonne. En effet, de par la publicité des procès et des exécutions, le développement précoce de la presse et l'attachement aux figures populaires du bandit des mers, l'Angleterre et ses colonies ont vu très tôt s'inscrire dans la culture un personnage que les Français, davantage préoccupés par la figure du corsaire national, se sont contentés de cantonner au monde des idées, à la littérature de l'élite. Cette affirmation d'un modèle sur un autre à malheureusement contribué à lisser pour nos yeux contemporains des différenciations sociales et culturelles antérieures bien plus porteuses de sens.

L'image, l'écran et la toile

Gilbert Buti et Phlippe Hroděj
Aix-Marseille Université et Université de Bretagne-Sud

À la suite de la littérature, d'autres supports ont fait entrer les corsaires et plus encore les pirates dans notre imaginaire. Le cinéma s'est emparé de ces personnages dès le début du XX^e^ siècle{406}. Les premiers courts-métrages – *Pirate's Treasure* (1907) ou *The Pirate's Gold* (1908, D. W. Griffith) – mettent immédiatement l'accent sur le mythe du trésor caché dans l'espace antillais entre les XVII^e^ et XIX^e^ siècles. On retrouve celui-ci parmi les réalisations, qui se développent au cours de la décennie 1920-1929, largement inspirées des illustrateurs du XIX^e^ siècle, comme Pyle et de Wyeth. Les marins mis en scène appartiennent toujours à une bande issue de l'équipage du navire, sinon à sa totalité, et présentent les mêmes codes vestimentaires : un habillement composite, le foulard noué sur la tête, le tricorne et les chaussures à large boucle sans omettre l'anneau d'or à l'oreille...D'aucuns y ajoutent la jambe de bois, le bandeau sur l'œil ou le crochet, ainsi que le perroquet sur l'épaule, la pelle et le pic destinés à enfouir ou à rechercher un trésor dans une île, sous le soleil des Caraïbes ou des mers du Sud... En s'adressant d'abord à un public adulte les réalisateurs

tendent à dramatiser l'action en multipliant les scènes d'abordage, en créant des situations nouvelles comme celle qui oppose le pirate cruel – en France parfois sous le visage du Barbaresque – et le redresseur de tort, devenu forban malgré lui comme *Le Pirate noir* (1926) qui prend la mer pour venger son père assassiné par de véritables bandits des mers. Totalement absents chez les illustrateurs du XIX^e^ siècle, les personnages féminins, apparaissent sur les grands écrans, « authentiques » femmes pirates ou princesses capturées à bord des galions. Limitée à quelques réalisations – *Daphne and the pirate* (1916) ou *La Fille du pirate* (1922) – cette présence s'affirme au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Les femmes occupent parfois le rôle-titre de productions comme *La Flibustière des Antilles* (1951) ou la série des *Angélique, Marquise des Anges* (1964), les affiches ne manquant pas alors de souligner la charge érotique de ces réalisations. Le monde de la science-fiction n'ignore pas la course et la piraterie : le vaisseau est remplacé par la fusée et l'île par la planète. Les pirates des *Star Wars*, qui ont troqué le pilon de bois pour une jambe bionique, sont prêts à s'emparer des vaisseaux interstellaires à l'occasion de fantastiques abordages. Cette production cinématographie est largement en phase avec l'actualité. Le relatif échec du *Pirates* de Roman Polanski (1986) se situe en un temps où ces aventures maritimes connaissent une période de basses eaux alors que le succès de la saga du *Pirate des Caraïbes* (2003 à 2011, de Gore Verbinski à Rob Marshall) se situe en un temps où la piraterie enregistre un renouveau dans le monde.

En s'adressant aux enfants, le pirate rejoint la galerie des « méchants », aux côtés de l'ogre ou de la sorcière, mais il est parfois ridicule comme le *Capitaine Crochet*. Des dessins animés mettent en scène ces personnages tantôt corsaires, tantôt pirates de l'espace – à l'instar d'*Albator*, héros d'une série télévisée inspirée du manga japonais de L. Matsumoto (1978) – en mêlant plusieurs mythologies et en pointant la dimension rebelle d'hommes et de femmes en marge de la société.

Grande productrice d'images au XX^e^ siècle, la bande dessinée s'est également emparée du corsaire et plus encore du pirate. L'affrontement du chevalier de Haddock et de Rackham le Rouge illustre, dans une certaine mesure, l'opposition entre ces deux conditions avec un trésor à la clé (*Le Trésor de Rackham le Rouge*, Hergé, 1944). La liste des publications est impressionnante – près de 260 titres pour les seules BD françaises depuis 1945 – et d'une grande variété de représentations pour un public friand

d'aventures au long cours, en accompagnant *Les passagers du vent* (F. Bourgeon, 1979-2010), les hommes (et femmes) du capitaine Blackdog à bord du *Barracuda* (J. Dufaux et Jérémy, 2010-2015) ou les *Pirates de Barataria* (M. Bourgne et F. Bonnet, 2009-2016), sinon sensible à la dimension poétique d'*Isaac le Pirate* (C. Blain, 1999-2005) voire à celle plus cocasse du *Vieux Nick et de Barbe-Noire* (M. Remacle, M. Denis, 1958-1990). Néanmoins, force est de reconnaître que, comme dans les domaines littéraire et des idées, les auteurs français de bandes dessinées ont privilégié la figure du pirate et accordé moins d'intérêt à celle du corsaire national, réel comme *Surcouf* (A. Delalande, E. Surcouf et G. Michel, 2015) ou revisité, à l'aide de travaux de spécialistes, comme Yann de Kermeur alias l'*Épervier* (P. Pellerin, 1994-2015).

Le pas pris en France par la piraterie sur la course, alors qu'historiquement ce devrait être le contraire, se retrouve également dans les échoppes des « cités corsaires », à commencer par celles de Saint-Malo, où les fabricants de « souvenirs » (tee-shirt, *magnet, mug*...) et de cartes postales aiment brandir le *Jolly Roger* et entrecroiser les tibias, sans que jamais rien ne rappelle, ou si peu, que c'est là que vécurent Duguay-Trouin et Surcouf{407}. Manque d'imagination, attente des consommateurs, contrôle des droits de diffusion, difficulté à aborder l'Histoire ? Sans doute un mélange de l'ensemble à l'instar de ce que l'on trouvait déjà dans la fameuse chanson des pirates *Yo ho ho and a Bottle of Rum*{408} !

Vieux de plus d'un siècle, ces clichés continuent à être déclinés et adaptés aux nouvelles modes, parmi lesquelles celle des jeux vidéos. Près de 250 jeux ont été référencés depuis 1985, mêlant stratégies et aventures de corsaires et plus encore de pirates, avec une accélération de la production internationale depuis 2005, en relation avec les innovations technologiques. Comme certains longs-métrages – on songera à la transposition de *L'île au trésor* par Walt Disney, en dessin animé plongé dans les guerres intergalactiques{409} – ces jeux sont quelquefois les versions animées de bandes dessinées. Ils sont parfois à l'origine de créations cinématographiques, comme le film *Assassin's Creed Awakening* (2013) est une histoire inédite en relation directe avec le jeu vidéo *Assassin's Creed IV Black Flag* lui-même issu, il est vrai, du manga de Takashi Yano et Kenzi Oiwa où des pirates dominent, en 1715, les Caraïbes.

L'aventure est-elle à ce point derrière nous ? Sous la forme de la piraterie, elle se poursuit sur de nombreuses mers du globe et se propage désormais,

sous le visage masqué des *hackers*, sur une autre toile que celle des voiles.

Assurément seuls les trésors sont enfouis, pas les fantômes...

Glossaire{410}

Abordage : prise d'assaut d'un navire suivie d'un combat sur le pont entre équipages.

Agrès : voiles, cordages et tout ce qui est nécessaire pour la manœuvre d'un navire.

Almirante : vaisseau pavillon espagnol portant l'étendard du capitaine général ou amiral.

Amariner : envoyer un équipage prendre possession d'un navire pris.

Armada (l'Invincible) : armada (flotte en espagnol) est employé en référence à l'imposante flotte (environ 130 bâtiments et 30 000 hommes) mobilisée par le roi d'Espagne Philippe II et lancée, en 1588, à l'assaut de l'Angleterre afin de briser la menace que faisait peser celle-ci sur la route maritime de l'Amérique et de mettre fin au soutien apporté par les Anglais aux révoltés protestants des Pays-Bas espagnols. L'expédition, commandée par le duc de Medina Sidonia, tourne au désastre (tempête, ravitaillement déficient, attaques anglaises et néerlandaises).

Armement mixte : le fait pour l'État de prêter un vaisseau à des armateurs particuliers ou des compagnies de commerce, souvent pour faire la course. Sous Louis XIV, les conditions de prêt des vaisseaux font l'objet d'une législation importante.

Amener : descendre le pavillon ou les voiles en signe de reddition.

Arraisonner : héler un bâtiment, interroger le capitaine pour connaître sa nationalité, sa provenance, sa destination, son chargement et autres sujets analogues.

Atterrage, atterrissage : action de s'approcher du rivage, de la terre.

Avances : sommes versées aux membres de l'équipage d'un navire corsaire avant le départ et déduite au retour de la part revenant à l'équipage.

Baraterie ou **baratterie** : le fait pour un capitaine de changer la destination de son navire ou de déguiser la nature de sa cargaison ou de simuler un naufrage, afin de tromper la confiance de ses armateurs et assureurs ou du Roi lorsque celui-ci en est le propriétaire : il s'agit alors d'un acte de piraterie aggravé.

Bonne prise : prise conforme aux règles en vigueur et validée par un tribunal de commerce ou le Conseil des prises à partir de 1800.

Bordée : décharge simultanée des canons d'un des deux bords du navire.

Boulets ramés : boulets reliés par une barre ou chaînette destinés à briser les manœuvres et à déchirer la voilure.

Brûlot : bâtiment rempli de matières explosives et inflammables lancé en direction d'un navire à détruire, par un équipage qui abandonne la chaloupe avant l'explosion (ou sans équipage mais avec gouvernail bloqué et voiles réglées).

Capitaine de prise : officier destiné à prendre le commandement d'une prise et de la conduire au port.

Capre : en mer du Nord marin qui s'engage à la course sans solde en dehors des prises effectuées. Synonyme également du bâtiment corsaire.

Caprerie : course en mer du Nord et Manche.

Carène : partie immergée de la coque d'un navire.

Charte-partie : police ou acte de chargement ou d'affrètement d'un navire de commerce dont une partie revient au capitaine, l'autre à l'armateur ou l'affréteur. Le terme s'utilise également pour la course puisque la charte-partie concerne le navire et son équipement.

Chasser : poursuivre ou courser un navire ennemi.

Chasse-partie : convention entre flibustiers ou forbans stipulant notamment les conditions du partage du butin.

Commerce au bout de la pique : échanges effectués de force, par les armes.

Commission : tout comme commissaire, désigne un acte portant sur une zone ou une période limitée.

Commission en guerre et marchandise : autorisation donnée par l'État à un navire marchand pour faire une prise si l'occasion se présente sans être considéré comme pirate en cas de capture

Commission en guerre : voir lettre de marque.

Conseil des prises : conseil de l'Amirauté de France chargé de valider les procédures de prises et de déclarer leur validité.

Conserve : lorsque deux bâtiments naviguent ensemble, l'un est la conserve de l'autre.

Consignataire : personne qui représente les intérêts d'un armateur dans son port de résidence ou proche, moyennant une commission de l'ordre de 2 % de la valeur des affaires traitées.

Croiser sur : effectuer une croisière dans une zone limitée.

Croisière : navigation pendant un temps prescrit dans un secteur déterminé afin d'assurer la surveillance de l'espace maritime.

Couler bas d'eau : se dit d'un navire qui, à la suite d'un événement quelconque, s'enfonce et s'abaisse sous l'eau

Débouquer : traverser un passage, un détroit (Gibralatar) un canal entre des îles ou **débouquement**, pour gagner le large.

Dey : titre donné au chef du corps d'armée des janissaires (l'odjak) à Alger, voire Tunis.

Droit de représailles : permission donnée à un armateur victime d'un navire ennemi pour se retourner contre un armateur ou négociant de la nationalité de ce navire afin de s'indemniser du dommage subi.

Drossé : se dit d'un bâtiment entraîné par le vent ou les courants dans une direction contraire à sa route.

Écoutille : ouverture pratiquée dans le pont d'un navire pour accéder aux parties inférieures.

Embosser (s') : présenter le travers d'un bâtiment dans un mouillage pour attaquer un fort ou se défendre de vaisseaux au large.

Encalminé : se dit d'un navire pris dans des calmes (absence de vents).

Espingole : gros fusil à canon court et à bouche évasée.

Forban : hors-la-loi des mers, homme en rupture de ban.

Frères de la côte : nom que se seraient donné, selon Exquemelin, les flibustiers en référence à la côte de Saint-Domingue et à la solidarité qui les unissait lors des expéditions.

Futaille : tonnellerie.

Gabier : marin chargé de la manœuvre de la voilure, de la surveillance et de l'entretien à la tête des mâts.

Gaillards : ponts surélevés à l'avant et à l'arrière d'un navire.

Gréement ou **grément** : ensemble des cordages, manœuvres, poulies, et autres objets servant à la tenue de la mâture, des vergues et des voiles d'un navire.

Grenezais : nom donné, sur les côtes atlantiques, aux corsaires des îles anglo-normandes.

Gueux des mers : surnom donné par le cardinal Antoine de Granvelle, gouverneur des Pays-Bas, aux corso-pirates néerlandais dans leur lutte contre l'Espagne à la fin des années 1560.

Guidon du commodore : étendard placé en tête du grand mât du vaisseau du capitaine commissionné ou commodore qui commande les bâtiments d'une division de navires.

Habitant : propriétaire d'une plantation.

Interlope : contrebande, fraude ; par extension le navire qui se livre à un commerce illicite.

Intéressé ou participe : porteur de capitaux impliqué dans le financement de l'armement.

Jauger (une prise) : prendre la mesure de la valeur d'une prise.

Last : unité de charge en usage en Europe du Nord et Nord-Ouest valant environ 2 tonneaux.

Lège : à vide, qui ne porte que son lest.

Lettre de marque ou commission en guerre : lettre délivrée par un représentant de l'État à un navire marchand autorisé à faire la guerre (et qui le distingue du pirate) devenant un auxiliaire de l'État ; seuls les navires qui en possèdent sont dits corsaires. En Angleterre, l'armateur peut acheter une lettre de marque (letter of mark) et doit préciser la nation visée (une lettre à acquérir par nation) sans préciser si son navire est corsaire ou « en guerre et marchandise ».

Lieue : la lieue marine est une ancienne mesure de longueur qui représente trois milles nautiques soit environ 5.555 mètres.

Lieutenant à la part : officier de vaisseau rémunéré à la part dans les prises et non à salaire.

Main levée : le fait, pour le conseil des prises, de déclarer une prise non valide obligeant l'armateur corsaire à un dédommagement avec intérêts.

Maistrance : aujourd'hui corps des officiers mariniers, la maistrance désigne l'encadrement spécialisé des matelots sous les ordres des officiers. Au sein des équipages corsaires, certains membres de ce corps peuvent être intégrés à l'état-major du bâtiment.

Manœuvre : cordage faisant partie du gréement**.**

Mettre à la côte ou donner à la côte : diriger un navire poursuivi vers le rivage pour l'échouer volontairement sur la côte afin d'échapper à la capture.

Mettre à la voile en direction de : orienter le navire pour le diriger dans la direction souhaitée.

Mettre sous voiles : quitter le port ou la rade et faire voile pour la destination voulue.

Mille marin : un tiers d'une lieue marine soit environ 1851 mètres.

Mise-hors : ensemble des dépenses destinées à mettre un navire en état de naviguer (achat du bâtiment, des vivres, avances aux marins, parfois achat de la cargaison).

Muraille : côté d'un navire depuis sa flottaison jusqu'en haut de la coque.

Nolis, noliser, nolisement : fret, affréter ou louer, affrètement (en Méditerranée).

Packed-boat : navire affecté, au XVII^{e} siècle, à la transmission du courrier – dit « paquet » dans la marine royale – entre Douvres et Calais. Le service des paquebots ou malles-poste est un instrument de diffusion des dépêches militaires.

Parlementaire : navire qui transporte des prisonniers pouvant éventuellement être échangés contre ceux de l'ennemi.

Partage à la masse : le fait de mettre le butin en évidence au pied du grand mât pour effectuer en transparence le partage de celui-ci selon les clauses stipulées dans la charte-partie.

Perrier ou pierrier : petit canon en usage de la marine.

Pluntrage : « petit pillage » autorisé lors de la capture d'un navire ennemi. En général les marchandises se trouvant dans l'entrepont et « les hardes et les effets » de l'équipage capturé.

Quirat, kirat, carat : unité d'évaluation ou part de propriété d'un navire ; l'ensemble de la propriété étant en général de 24 quirats ou carats.

Quirataire : propriétaire de part(s) d'un navire.

Radoub : opération destinée à la réparation et à l'entretien de la coque d'un navire.

Rasé : utilisé dans le sens de « rasé comme un ponton », signifie que le navire a perdu tous ses mâts. Mais un « vaisseau rasé » ou *cut down ship* est un vaisseau à deux ponts duquel on a rasé la batterie supérieure pour alléger ses superstructures. Un mauvais vaisseau aboutit ainsi souvent à une excellente frégate très rapide.

Recousse (droit de) : en cas de reprise d'un navire capturé par l'ennemi, l'armateur verse au « libérateur » un montant équivalent au tiers estimé du navire et de son chargement. Même chose pour une prise « libérée » et reprise par un second corsaire, le premier capteur ne conserve que les deux tiers de la valeur de la prise et de ses marchandises.

Reprise : navire capturé par un corsaire et récupéré par la suite par un bâtiment de son pays.

Rôle d'équipage : liste nominative des membres d'un équipage.

Sabord : ouverture dans la coque du navire permettant le tir du canon.

Saluer un navire : envoyer un signe à un navire pour lui rendre les honneurs (pavillon ou voiles baissés, sifflet ou, le plus souvent coup de canon dit de salut) en attendant que le navire rende le salut. Le tout est de savoir qui salue en premier.

Sea dogs ou « chiens des mers » : corso-pirates anglais sous le règne d'Elisabeth I^re^.

Semonce : coup de canon destiné à obliger un navire poursuivi à se rendre.

Smogler, **smoggler, smuggler, smogleur :** faire la contrebande (surtout en Manche et mer du Nord) ; par extension : petit bâtiment utilisé par les contrebandiers et nom donné à ceux-ci.

Terrir (une prise) : expédier une prise dans un port ami le plus propre à la recevoir.

Terrissage : lieu où l'on touche terre et où sont rapportées les prises.

Vergue : pièce de bois placée en travers des mâts pour recevoir les voiles.

Types de navires

Balancelle : embarcation employée surtout en Méditerranée, pointue aux deux extrémités, avec voile latine sur un mât et une vingtaine d'avirons.

Bélandre, bélandrier : bâtiment du nord de l'Europe, à fond plat, un mât et voilure carrée.

Bisquine : bateau de pêche à grande voilure des côtes de la Manche, servant souvent de chasse-marée.

Bombarde : bâtiment ayant jusqu'à trois mâts, portant voiles carrées et quelquefois latines sur le mât d'artimon ; parfois munis de mortiers et de canons.

Brick, bric, brig : voilier rapide de deux à trois mâts avec gréement carré important allant au commerce et à la guerre.

Brigantin : aux xvii et XVIII^e^ siècles bâtiment à deux mâts avec voiles carrées, d'une portée de 200 tonneaux environ ; la grand-voile aurique ou à corne est aussi dite brigantine.

Brûlot : bâtiment rempli de matières explosives et inflammables lancé en direction d'un navire à détruire, par un équipage qui abandonne la chaloupe avant l'explosion (ou sans équipage mais avec gouvernail bloqué et voiles réglées).

Caramusal, caramousal : bâtiment de commerce turc avec deux ou trois mâts et à la poupe assez relevée.

Caraque : gros navire de charge portugais de haut bord.

Chebec, chebek, chabek : bâtiment méditerranéen aux origines arabo-hispaniques qui sert pour le commerce et surtout pour la guerre de course ; il présente des similitudes avec les galères, étant long, bas sur l'eau, avec fine coque et avirons de gouverne ; gréement latin sur trois mâts inclinés et double au XVIII^{e} s. (latin par beau temps, carré par mauvais)

Cog, cogghe ou kogge : navire de commerce allant à voiles, proche des nefs, en usage en mer du Nord et mer Baltique au XII^{e}-XV^{e} siècle, bordé à clins et ne portant qu'un seul mât.

Corvette : bâtiment de guerre à trois mâts, légers et au gréement important, d'une portée de 200 tonneaux environ.

Cotre, cutter : petit bâtiment de forme effilée, léger, rapide, avec un mât vertical portant une voile importante et un beaupré, allant au commerce, à la pêche.

Dogre : petit bâtiment ponté, muni de deux mâts gréés de voiles carrées, faisant ordinairement la pêche en mer du Nord et dans la Manche.

Esquinazas : navires de charge en Méditerranée au XV^{e}-XVI^{e} siècle.

Felouque : petit bâtiment méditerranéen avec deux mâts inclinés sur l'avant, à gréement latin et équipé d'avirons ; utilisé pour la guerre au XV^{e} siècle, puis au XVII^{e} siècle au commerce et à la surveillance des littoraux.

Flibot : bâtiment de commerce apparaissant au XVII^{e} siècle, à deux mâts, fond plat, carène renflée, haut sur l'eau.

Flûte : navire de transport hollandais, trois mâts avec voiles carrées. Rond, gros porteur, il est toutefois aisé à manœuvrer, économe en équipage, robuste et relativement bien armé. Par extension, « armer en flûte » signifie pour une frégate ou un vaisseau qu'on privilégie le transport de marchandises en réduisant l'artillerie embarquée (corvette de charge).

Frégate : bâtiment à trois mâts utilisé surtout pour la guerre, très rapide, muni de plusieurs bouches à feu.

Fuste : bâtiment long, bas sur l'eau, allant à la voile et à l'aviron.

Gabarre : navire auxiliaire en usage dans les ports ; embarcation de transport utilisée sur les fleuves.

Galéasse : grand bâtiment à rames et à voiles (voiles latines sur trois mâts), proche de la galère, utilisé en Méditerranée (Venise) comme navire de combat avec artillerie.

Galion : petit voilier de guerre, puis, à partir du XVI^{e} siècle, grand bâtiment de commerce à trois mâts servant au commerce et à la guerre.

Galiote : petite galère rapide utilisée pour la guerre de course en Méditerranée ; nom également de navire de charge hollandais (grand mât à voile carrée, mât d'artimon avec voile latine) pratiquant la pêche ou le cabotage.

Gourabe ou **gourable** : barque armée au commerce en Inde gréée comme le ketch, l'avant bas et pointu, l'arrière élevé et massif. Un (ou une) gourabe peut être armé(e) en guerre.

Holk : gros bâtiments à fort tirant d'eau, plus maniables que les cogs (koggen) utilisés par les pirates de la Baltique ou *Vitalienbrüder* aux XIV^e^ et XV^e^ siècles.

Hourque : bâtiment utilisé pour le transport par les Hollandais, ayant par conséquent une coque très renflée et portant deux mâts. La qualité nautique et la construction en font un mauvais marcheur.

Indiaman : nom donné aux vaisseaux des compagnies des Indes, susceptibles d'être reconvertis en vaisseaux de guerre mais ayant une coque plus renflée à l'avant et à l'arrière avec un tirant d'eau plus faible pour passer le détroit de la Sonde ou remonter le Gange.

Koggen : voir cog.

Lin, linh : terme qui désigne plusieurs types de bâtiments en usage en Méditerranée au XIII^e^-XV^e^ siècle ; navire rond à voiles et à rames, de portée moyenne.

Lougre : petit bâtiment de guerre utilisé pour la course, fin à l'arrière et renflé à l'avant, portant, à l'instar du chasse-marée plus petit, un grand mât, un mât de misaine et un tapecul. Utilisé par les Français puis les Anglais à la fin du XVIII^e^ siècle.

Nau, nave, navis : terme qui désigne en Méditerranée au XIII^e^-XV^e^ siècle des navires ronds à voiles et à rames de moyenne portée, construits à franc-bord.

Nef : nom donné, jusqu'au XVI^e^ siècle, aux navires gros porteurs, pouvant porter deux ou plusieurs mâts avec voiles latines. Robuste, mais assez lent et peu manœuvrant.

Packed-boat : navire affecté, au XVII^e^ siècle, à la transmission du courrier – dit « paquet » dans la marine royale – entre Douvres et Calais. Le service des paquebots ou malles-poste est un instrument de diffusion des dépêches militaires.

Parlementaire : navire qui transporte des prisonniers pouvant éventuellement être échangés contre ceux de l'ennemi.

Patache : petit bâtiment de guerre d'accompagnement ou bâtiment de service utilisé pour la surveillance par les douanes (fermes) et dans les arsenaux.

Pinasse : embarcation qui apparaît au XV^e^ siècle, longue, légère à fond plat avec voile triangulaire et avirons (construit souvent en pin).

Pinque, pink, pincou : bâtiment marchand méditerranéen équipé de deux ou trois mâts, gréé avec des voiles latines, d'une portée de 200 à 300 tonneaux.

Polacre : navire méditerranéen équipé de deux ou trois mâts et gréé avec des voiles carrées ou auriques, d'une portée de 200 à 250 tonneaux.

Prame : elle apparaît sous Napoléon, grand et fort bâtiment à fond plat pouvant embarquer une artillerie importante susceptible d'en faire une forteresse flottante, mais aussi une cinquantaine de chevaux et des troupes de débarquement.

Prao, prahu : bateau malais de 20 à 30 mètres doté en général deux gouvernails latéraux et de deux mâts à voiles quadrangulaires.

Quaiche, caiche, ketch : navire de commerce en usage en Europe du Nord-Ouest avec un grand mât et un mât d'artimon, grée de voiles carrées.

Saète, sajète, sagitia, sayte : bâtiment méditerranéen (XIV^e^- XVI^e^ s.) à rames, petit, léger et rapide, proche de la galère sur le plan de la conception ; utilisé pour la surveillance et la piraterie.

Saïque : bâtiment du Levant très enhuché (haut sur l'eau) avec deux mâts (grand mât et mât d'artimon) gréé avec voiles latines.

Schniggen : petits bateaux rapides et maniables utilisés par les pirates de la Baltique ou *Vitalienbrüder* aux XIV^e^ et XV^e^ siècles.

Senau, senaut, senault, snow, **snauw** : bâtiment de commerce proche du brick, à deux mâts, avec en arrière du grand mât un bas-mât ou mâtereau ou mât de senau pour faciliter la manœuvre des volies (carrées), d'une portée de 200 à 250 tonneaux.

Sloop : navire utilisé pour le cabotage portant un mât vertical avec hunier et grand voile, une voile trapézoïde ou brigante. Les Anglais nomment *sloops of war* l'ensemble de leurs petits bâtiments armés en guerre (corvettes, brigs et goélettes).

Smack, **semaque** ou **semale** : sorte de grand sloop, particulièrement courant sur les côtes écossaises.

Snow : voir senau.

Tarette : caboteur catalan.

Tartane : petit bâtiment méditerranéen « à tout faire », apprécié pour sa manœuvrabilité et sa célérité, équipé de un ou deux mâts, qui porte une antenne à laquelle est attachée une voile latine ou « à tiers points » (triangulaire) d'une portée de 60 à 120 tonneaux environ.

Terre-neuvier, terre-neuva, terre-neuvain : navire destiné à la pêche à la morue à Terre-Neuve ; par extension c'est le marin qui fait cette pêche.

Yacht, **jacht** ou **jagts** : petit vaisseau hollandais de 80 à 100 tonneaux, parfois plus petit.

Yole : canot léger et effilé destiné à aller à la rame plus qu'à la voile.

Zabre, **zabra** ou **zavra :** navire naviguant en Méditerranée et dans les mers du Moyen-Orient mais aussi sur la façade atlantique de la péninsule Ibérique. Au sein de l'Invincible armada, se trouvaient deux zabres de 160 tonneaux et portant chacune quatorze canons.

Bibliographie{411}

Ouvrages généraux

BATTESTI Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, 496 p.

BENTON Lauren, *A Search for Sovereignty : Law and Geography in European Empires, 1400-1900*, New York et Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 358 p.

BONO Salvatore, « Piraterie, guerra e schiavitù nelle storia del Mediterraneo », Jaspert Nikolas, et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh éd., 2013, p. 39-48.

BOSE Sugata, *A Hundred Horizons : The Indian Ocean in the Age of Global Empire*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2006, 352 p.

BUSCAINO Antonio, « La guerra corsara dei trapanesi », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre Editore, Milano, 2010, p. 1-46.

BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe (dir.), *Dictionnaire des Corsaires et Pirates*, Paris, CNRS, 2013, XVIII + 990 p.

COLAS Alejandro et MABEE Bryan (dir.), *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires. Private Violence in historical context* ; London, Hurst&Company, 2011.

Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre Editore, Milano, 2010, 220 p.

DAWDY Shannon Lee et BONNI Joe, « Towards a General Theory of Piracy », *Anthropological Quarterly*, LXXXV, nº 3, 2012, p. 673-700.

DUA Jatin, « A sea of trade and a sea of fish : piracy and protection in the Western Indian Ocean », *Journal of Eastern African Studies*, 2013, vol. 7, nº 2, p. 353-370.

ENTHOVEN Victor, DEN HEIJER Henk et JORDAAN Hans, *Geweld in de West : een militaire geschiedenis van de Nederlandse Atlantische wereld 1600-1800*, Leiden/Boston, Brill, Caribbean series 33, 2013, 356 p.

GROEN Petra, (dir.), *Militaire Geschiedenis van Nederland – De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). Van Opstand naar geregelde oorlog*, Amsterdam, Uitgeverij Boom, Reeks Militaire Geschiedenis van Nederland deel I, 2013, 496 p.

GROEN Petra, KNAAP Gerrit, HEIJER Henk den *et alii* (dir.), - *De Militaire Geschiedenis van Nederland. Oorlogen overzee. Militaire optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814*, Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis, Amsterdam, Uitgeverij Boom, Reeks Militaire Geschiedenis van Nederland deel II, 2015, 499 p.

GROEN Petra, NIMWEGEN Olaf van, PRUD'HOMME VAN REINE Ronald *et alii* (dir.), *De Militaire Geschiedenis van Nederland. - De Tachtigjarige Oorlog. Van Opstand naar geregelde oorlog 1568-1648*, Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis, Amsterdam, Uitgeverij Boom, Reeks Militaire Geschiedenis van Nederland deel I, 2013, 496 p.

GUERREIRO Luís Ramalhosa, *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisbonne, Temas e Debates, 1997, 335 p.

HELLER-ROAZEN Daniel, *L'Ennemi de tous. Le Pirate contre les nations*, Paris, Le Seuil, col. Librairie du XXIe siècle, 2010, 336 p.

HORDEN Peregrine et PURCELL Nicholas, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Wiley-Blackwell, 2000, 776 p.

JASPERT Nikolas et KOLDITZ Sebastian, *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, 510 p.

JOWITT Claire, *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1650*, Basingstoke, 2007, 244 p.

KEMPE Peter, « Even in the Remotest Corners of the World : Globalized Piracy and International Law, 1500-1900 », *Journal of Global History*, t. V, nº 3, 2010, p. 353-372.

LAYTON Simon H., « Hydras and Leviathans in the Indian Ocean world », *International Journal of Maritime History*, vol. 25, nº 2, déc. 2013, p. 213-225.

LÉCUREUR Michel, *Corsaires et pirates de Normandie*, Paris, Magellan & Cie, 2011, 176 p.

LEESON Peter T., *The Invisible Hook : The Hidden Economics of Pirates*, Princeton University Press, 2009, 288 p.

LUGAT Caroline, *Les corsaires du Pays-Basque*, Donostia et Baiona, Elkar, 2011, 93 p.

MABEE Bryan, « Pirates, Privateers and the political economy of private violence », *Global Change, Peace & Security*, Routledge, vol. 21, nº 2, juin 2009, p. 139-152.

PAESIE Ruud, *Geschiedenis van de MCC*, Zutphen, Walburg Pers, 2014, 208 p.

PÉRET Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Gestes Édition, 2012, 330 p.

SCHNEIDER Pierre, « Before the somali threat : Piracy in the Ancient Indian Ocean », *The Journal of the Hakluyt Society*, juin 2014, 28 p.

SCHOKKENBROEK Joost et TER BRUGGE Jeroen (dir.), *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Zutphen, Walburg Pers, 2010, 126 p.

SICKING Louis, *De piraat en de admiraal*, Leiden/Boston, Brill, 2014, 35 p.

SKOWRONECK Russell K. et EWEN Charles R., *X Marks the Spot : The Archaeology of Piracy*, Gainsville, University of Florida Press, 2006, 348. p.

STARKEY David J., « Voluntaries and Sea Robbers : A Review of the Academic Literature on Privateering, Corsairing, Buccaneering and Piracy », *Mariner's Mirror*, t. XCVII, nº 1, 2011, p. 127-147.

TEITLER Ger, « Piracy in Southeast Asia : A Historical Comparison », *Maritime studies*, nº 1/1, 2002, p. 67-84.

VAN DER DOE Erik, MOREE Perry et TANG Dirk, *De Gekaapte kaper. Brieven en scheepspapieren uit de Europese handelsvaart*, Sailing Letters Journaal, t. IV, Zutphen, Walburg Pers, 2011, 144 p (avec un DVD).

VASDRAVELLIS John, *Klephts, Armatoles and pirates in Macedonia during the Rule of the Turks (1627-1821)*, Thessaloniki, 1975, 202 p.

WOLKE Lars Ericson, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år*, Lund, Historiska media, 2014, 352 p.
WOLKE Lars Ericson, *Lasse i Gatan : kaparkriget och det svenska stormaktsväldets fall*, Lund, Historiska media, 1997 et 2006, 277 p.

Droit, Course et Piraterie

ALBUQUERQUE Ruy de, *As represálias. Estudo de história do direito português (séculos XVe-XVIe)*, Lisbonne, Atlantida, 2 vol., 1972, 1555 p.
ASSINI Alfonso, « Un contributo documentario genovese alla redemptio captivorum », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo*, atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre Editore, Milano, 2010, p. 211-216.
BENTON Lauren, « Toward a New Legal History of Piracy : Maritime Legalities and the Myth of Universal Jurisdiction », *International Journal of Maritime History*, vol. 23, no 1, 2011, p. 1-15
BENTON Lauren, « Towards a New Legal History of Piracy : Maritime Legalities and the Myth of Universal Jurisdiction », *International Journal of Maritime History*, t. XXIII, no 1, 2011, p. 225-240.
BENTON Lauren, *A Search for Sovereignty : Law and Geography in European Empires, 1400-1900*, New York & Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 358 p.
BENTON Lauren, *Law and Colonial Cultures : Legal Regimes in World History, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 300 p.
CARUANA Adrian B., *The History of English Sea Ordnance 1523-1715*, *The Age of Evolution*, vol. I, Londres, Jean Boudriot Publications, 1994, 500 p.
CAROSI Carlo, « Redimere captivos - Appunti sugli atti notarili di riscatto (sec. XVIe) », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo*, atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre Editore, Milano, 2010, p. 47-74.
CHABOUREAU Éric, « La problématique des accords de transfert vers des États tiers des personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée conclus par l'Union européenne et des États riverains de l'océan Indien », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 107-120.
DELEBECQUE Philippe, « Piraterie : aspects de droit privé », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 121-129.
FILLON Jean-Louis, « La piraterie contemporaine et le droit », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 95-98.
FORTUNATI Maura, « Captivi, riscatti ed assicurazione alla vigilia dei Codici », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre Editore, Milano, 2010, p. 113-134.
KRAMPE Christoph, « Der Seeräuberfall. Römisches recht in Antike, Mittelalter und Neuzeit », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 307-326.
LAURENT François, « La loi française du 5 janvier 2011 », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 99-106.

LEMNITZER Jan Martin, *Power, Law and the End of Privateering*, Basingstoke, Palgrave &Mac Millan, 2014, XII + 254 p.
LOONIS-QUÉLEN Guillaume, « Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires. La portée géographique comme élément de définition en droit international et en droit français », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 129-147.
MASSA Paola, « Il riscatto dei “captiviÃ. Temi sociali e problematiche finanziarie », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre, Milano, 2010, p. 135-150.
MATHONNET Daniel, « L'évolution du droit de la piraterie en France de la période moderne à la loi du 20 décembre 2007 », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 49-62.
PASCIUTA Beatrice, « “Mori, Turchi et altri infidiliÃ : corsari e guerra da corsa in Sicilia fra norme e dottrina », », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre, Milano, 2010, p. 151-178.
PENNAZZI CATALANI Carlo, « Gli atti notarili per la messa in corsa » », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre, Milano, 2010, p. 179-196.
PIERGIOVANNI Vito, « La redemptio captivorum : spunti dalla scienza giuridica medievale e moderna », *Corsari e riscatto dei captivi : garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni Vito, Giùffre, Milano, 2010, p. 197-210.
SUBRAMANIAN Lakshmi, « Of Pirates and Potentates : Maritime Jurisdiction and the Construction of Piracy in the Indian Ocean », *UTS Review : The Indian Ocean*, vol. 6, nº 2, 2000, p. 14-23.
VIZCAINO Belen Fernandez, « La piraterìa en la Roma Republicana : la Lex Gabinia de Piratis Persequendis », *Revista Internacional de derecho romano*, avril 2015, p. 404-461.

Antiquité{412}

ALVAR NUÑO Antón, « Riesgo pirático y amuletos mágicos en el Imperio Romano », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 261-272.
ÁLVAREZ JIMÉNEZ David, « Crimen y castigo en la mar : el archipirata Contradis y la inquietud marítima del Mediterráneo Occidental a comienzos del siglo V », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 233-260.
ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS Alfonso, « La piratería en Cilicia durante la Antigüedad : El paisaje como factor desencadenante de la práctica de la piratería por los indÍgenas y los forános », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 155-174.
ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS Alfonso, « Sexto Pompeyo ¹un pirata romano ? », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 211-232.

ARNAUD Pascal, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005, 248 p.

ARRAYÁS MORALES Isaías, « Entre Oriente y Occidente. La acción de piratas y corsarios en el marco de las guerras silanas », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvare-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 167-186.

BATS Michel, « Les colonies massaliètes de Gaule méridionale : sources et modèles d'un urbanisme militaire aux IVe-IIIe siècle av. J.-C. », Sandrine Agusta-Boularot et Xavier Lafon (dir.), *Des Ibères aux Vénètes*, Rome, Coll. École Française de Rome, 2004, p. 51-64.

BELTRAME Carlo, *Vita di bordo in età Romana*, Rome, Libreria dello Stato. Istituto poligrafico e zecca dello stato, 2002, 147 p.

BRAUND David, « Piracy under the principate and the ideology of imperial eradication », John Rich et Graham Shipley (dir.), *War and society in the Roman world*, Londres, Routledge, 1993, p. 195-212.

BRESSON Alain, *L'économie de la Grèce des cités*, Paris, A. Colin, 2 vol., 2007-2008, 263 et 240 p.

BRULÉ Pierre, *La piraterie crétoise hellénistique*, Besançon, Annales Littéraires de l'Université de Besançon, 1978, 190 p.

CASEY Peter J., *Carausius and Allectus*, *the British Usurpers*, Yale, University Press, 1995,

CASSON Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore & Londres, The Johns Hopkins University Press, 3e éd., 1995, 592 p.

CAVAZZUTI Luca, « La pirateria nella navigazione antica », dans Maria Giacobelli (dir.), *Lezioni Fabio Faccenna II. Conferenze di archeologia subacquea (III-V ciclo)*, Bari, Edipuglia, 2004, p. 45-58.

CAVAZZUTI Luca, « Nuovi rinvenimenti sottomarini per lo studio della pirateria », *Archeologia Subacquea tudi, ricerche e documenti*, Rome, Istituto poligrafico e zecca dello stato, 1997, p. 197-214.

CHIC GARCIA Genaro, « Violencia legal y no legal en el marco del estrecho de Gibraltar », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 15-30.

D'ORIANO Rubens, « Relitti di storia : lo scavo del porto di Olbia », Mustapha Khanoussi, Paola Ruggeri et Cinzia Vismara (dir.), *L'Africa Romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale : geografia storica ed eco-nomia. Atti del XIV convegno di studio (Sassari, 7-10 dicembre 2000)*, Rome, Carocci, 2002, p. 1249-1262.

DE SOUZA Philip, « Greek piracy », Anton Powell (dir.), *The Greek World*, Londres, Routledge, 1995, p. 179-198.

DE SOUZA Philip, « Rome's Contribution to the Development of Piracy », Robert L. Hohlfelder (dir.), *The Maritime World of Ancient Rome*, Ann Arbor (dir.), Memoirs of the American Academy at Rome, no 6, 2008, p. 71-96.

DE SOUZA Philip, *Piracy in the Graeco-Roman world*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 296 p.

DE SOUZA Philip, « War, piracy and politics in the Mediterranean 500-30 BC », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 31-50.

DETALLE Michel-Pierre, « Piraterie maure en Hispanie romaine : qu'en est-il ? », *Latomus : revue d'études latines*, no 70/1, 2011, p. 140-153.

DETALLE Michel-Pierre, *La piraterie en Europe du Nord-Ouest à l'époque romaine*, Oxford, BAR International Series, 2002, 103 p.

DI STEFANO Giovanni, « Archeologia subacquea a Camarina », Marta Giacobelli (dir.), *Lezioni Fabio Faccenna II. Conferenze di archeologia subacquea (iii-v ciclo)*, Bari, Edipuglia, 2004, p. 59-62.
DI STEFANO, Giovanni, « Naufragi camarinesi », *Aristonothos. Scritti per il Mediterraneo antico*, nº 2, 2008, p. 177-191.
DOMASZEWSKI Alfred Von, « Untersuchungen zur römischen Kaisergeschichte IV. Die Piraterie im Mittelmeer unter Severus Alexander », *Rheinisches Museum*, nº 58, 1903, p. 382-390.
ECKSTEIN Arthur M., « Brigands, Emperors, and Anarchy », *The International History Review*, nº 22/4, 2000, p. 862-879.
FERRER ALBELDA Eduardo, « La piratería en los tratados entre Cartago y Roma », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 95-126.
FORNIS César, « Leisteía institucionalizada en la guerra de Corinto », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 87-94.
GABBERT Janice J., « Piracy in the Early Hellenistic Period : A Career Open to Talents », *Greece & Rome (Second Series)*, nº 33/2, 1986, p.156-163.
GABRIELSEN Vincent, « Economic activity, maritime trade and piracy in the Hellenistic Aegean », *Revue des Études Anciennes*, nº 103, 2001, p. 219-40.
GABRIELSEN Vincent, « Warfare, Statehood and Piracy in the Greek World », Jaspert, Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 133-54.
GARCIA RIAZA Enrique, « El tratamiento de los piratas en el ius belli romano-republicano », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 127-144.
GAUTHIER Philippe, *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques*, Nancy, Annales de l'Est, 1972, 402 p.
GIANFROTTA Piero A., « Commerci e pirateria : prime testimonianze archeologiche sottomarine », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, nº 93, 1981, p. 227-242.
GIANFROTTA Piero A., « Fantasmi sottomarini : guerre, pirateria..... o chissà cos'altro ? », *Daidalos*, nº 3, 2001, p. 209-214.
GIANFROTTA Piero A., « La piraterie », dans Patrice Pomey (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997, p. 46-57.
GIANFROTTA Piero A., « Pirateria e archeologia sottomarina : rinvenimenti, luoghi e circostanze », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 51-66.
GILAN Amir, « Pirates in the Mediterranean – A View from the Bronze Age », Jaspert, Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 49-66.
GRAS Michel, « Marseille, la bataille d'Alalia et Delphes », *Dialogues d'histoire ancienne*, nº 13, 1987, p. 161-181.
HASSALL Mark, CRAWFORD Michael et REYNOLDS Joyce, « Rome and the Eastern Provinces at the End of the Second Century BC », *The Journal of Roman Studies*, nº 64, 1974, p. 195-220.
HERZ Peter, « Kampf den Piraten ? Zur Deutung zweier kaiserzeitlichen Inschriften », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, nº 107, 1995, p. 195-200.
HOCKMANN Olaf, « The Liburnian : some observations », *The International Journal of Nautical Archaeology*, nº 26, 1997, p. 192-216.

JANNI Pietro, *Il mare degli Antichi*, Bari, Dedalo, 1996 (*Storia e Civiltà*, Vol. 40), 512 p.

KOWALSKI Jean-Marie, « Du héris épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 25-36.

LINKE Bernhard, « Meer ohne Ordnung. Seerüstung und Piraterie in der Römischen Republik », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 265-280.

MONEDERO Adolfo J. Domínguez, « Piratería en Magna Grecia y Sicilia : mecanismos de prevención y contención », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 67-86.

POHL Hartel, *Die römische Politik und die Piraterie im östlichen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. v. Chr.*, Berlin, New York, Walter de Gruyter, 1993 (Untersuchungen zur antiken Literatur und Geschichte, 42), 320 p.

POMEY Patrice et TCHERNIA André, « Le tonnage maximum des navires de commerce romains », *Archaeonautica*, nº 2, 1978, p. 233-251.

PUIG PALERM Antoni, « La piratería en el archipiélago balear en la Antigüedad ¹sólo una causa de la intervención romana del 123 a.c. ? », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.) ; Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 145-166.

REDDÉ Michel, « La piraterie sous l'Empire romain », dans Benoît Garnot (dir.), *Histoire et criminalité de l'antiquité au XXe siècle. Nouvelles approches. Actes du Colloque de Dijon-Chenove 3, 4 et 5 octobre 1991*, Dijon, éd. de l'université de Dijon, 1992, p. 333-336.

REDDÉ Michel, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Rome, École Française de Rome, 1986 (BEFAR, nº 260), 737 p.

RUBIN Alfred P., *The Law of piracy*, Newport, Rhode Island, Naval War College Press, 1999.

SALA SELLÉS F., BAYO FUENTES S. et MORATALLA JÁVEGA J., « Dianium, Sertorio y los piratas cilicios. Conquista y romanización de la Contestania ibérica », *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Eduardo Ferrer Albelda, Enrique Garcia Vargas (dir.), Spal Monografias, t. XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 187-210.

SAMARAS Vangelis, « Piracy in the Aegean during the postpalatial period and in the early iron Age », *The Mediterranean Mirror. Cultural contacts in the Mediterranean Sea Between 1200 and 750 BC*, International Post-doc and Young researchers conference Heidelberg 6th-8th October 2012, Römisch-Germanische Zentralmuseum, Tagungen Band 20 ; Andrea Babbi, Friederike Bubenheimer-Erhart, Beatriz Marin-Aguilera et Simone Mühl (ed.), p. 189-203.

SCARDIGLI Barbara, *I trattati Romano-Cartaginesi.* Pisa, Scuola Normale Superiore, 1991.

SCHNEIDER Pierre, « Before the Somali Threat : Piracy in the Ancient Indian Ocean », *The Journal of Hakluyt Society*, juillet 2014, 28 p.

VARENNE Clément, *La piraterie dans la Méditerranée antique : représentations et insertion dans les structures économiques*, thèse de doctorat, Toulouse II-Le Mirail, Toulouse, 2013.

VÉLISSAROPOULOS Julie, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, Droz, 1980, 381 p.

VILLENEUVE François, « L'armée romaine en mer Rouge et autour de la mer Rouge aux IIe et IIIe siècles apr. J.-C. : à propos de deux inscriptions latines découvertes sur l'archipel Farasan », dans Pietrina Pelligrini et Ariel S. Lewin (dir.), *The Late Roman Army in the Near East from Diocletian to the Arab Conquest*, Oxford, 2007, *BAR International Series 1717*, p. 13-27.

WOHL Victoria, *Law's Cosmos, Juridical Discourse in Athenian Forensic Law*, Cambridge, University Press, 2010, 376 p. Voir en particulier p. 66-112, le chapitre 2 : « Legal violence and

the limit of justice ».
WOODS David, « Tacitus, Nero, and the “PirateĀ Anicetus », *Latomus : revue d'études latines*, nº 65, 2006, p. 641-649.
YOUNG Gary K., « The Customs-Officer at the Nabataean Port of Leuke Kome », *Periplus Maris Erythraei*, nº 19, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, nº 119, 1997, p. 266-268.

Moyen Âge

ACIPINAR Mikail, « Anti-ottoman activities of the Order of the Knights of St. Stephen during the second half of the 16the century », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 165-172.
ALOISIO Mark A, « The Maltese *corso* in the fifteenth century », *Medieval Encounter*s, nº 9, 2003, p. 193-203.
AREVALO Raul Gonzalez, « Corso, comercio y navegacion en el siglo XVe : Castilla y las galeras mercantiles de Florencia », *En La Espana Medieval*, 2011, p. 61-95.
ASCHERI Mario, « Pirati Aragonesi e mercanti senesi al largo della Sardegna a fine Trecento », *Studi Senesi*, Siena, Facolta di Giurisprudenza dell'Università, vol. 2, 1986, p. 553-565.
BASSO Enrico, « Pirateria, Politica, ceti dirigenti. Alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 209-104.
BRAMOULLÉ David, *Les Fatimides et la mer (341-567/953-1171). Du rêve mystique à l'empire du large*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris-1, 2011, 575 p.
CHERIF Mohamed, « La piraterie en Méditerranée d'après les sources hagiographiques maghrébines », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 83-250.
CHRIST Georg, « Transkulturelle Pirateriebekämpfung ? Venezianische-Mamulukische Kooperation und Gefangenenbefreiung in östliche Mittelmeerraum in Spättmittelalter » Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 363-376.
CHRISTIDES Vassilio, *The Conquest of Crete by the Arabs (ca 824). A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*, Athènes, Aohnai, 1984, XXV + 260 p.
CHRISTIDES Vassilio, « Piracy, privateering and maritime violent actions : Maritime Violent Acticities fo the Taïfa of Denia in Spain (11th c.) vs the Arab maritime Jihad in the Eastern Mediterranean fomr the Middle of the 7th to the 11th century », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian, *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 199-208.
DICK Bryan D., *Framing Piracy : Restitution at Sea in the Later Middle Ages*, (Unpublished PhD thesis), University of Glasgow, 2010.
EDDISON Jill, *Medieval Pirates : Pirates, Raiders, and Privateers, 1204-1453*, Stroud, The History Press, 2013, 192 p.
FAVREAU-LILIE Marie-Luise, « Diplomacy and Legislation as Instruments in the War against Piracy in the Italian Maritime Republics (Genoa, Pisa and Venice) », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 281-306.

FERRER I MALLOL Maria Teresa et UNALI Anna, « Mariners, pirates y corsaris catalans a l'època medieval », Edicions de La Magrana, 1986, p. 865-889.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « Arnau Aymar, capità i corsari de Mallorca (segles XIVe-XVe) » *Randa*, nº 51, 2003, p. 51-57. Ejemplar dedicado a : Homenatge a Miquel Batllori, IV.
FERRER I Mallol Maria Teresa, « Corso y pirateria entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media », *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico siglos XIII-XV : [Jornadas celebradas en]*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003, Manuel González Jiménez (dir.), 2006, p. 255-322.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « El castigo de los corsarios en el mundo mediterráneo medieval », *Sociedad y memoria en la Edad Media : estudios en homenaje de Nilda Guglielmi*, Ariel Guiance et Pablo Ubierna (dir.), 2005, p. 119-126.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « Incidentes piráticos entre Catalanes y Portugueses a fines del siglo XIVe y comienzos del XVe », *Estudos em homenagem ao professor doutor José Marques*, vol. IV, 2006, p. 109-123.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « Patrons i corsaris de Menorca a la baixa edat mitjana », *Randa*, nº 60, 2008, p. 17-26. Ejemplar dedicado a : Homenatge a Jordi Carbonell, VI.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « Rodrígo Díez, caballero y corsario : capturas en los mares portugueses (1395-1396) », *Os reinos ibéricos na Idade Média : livro de homenagem ao professor doutor Humberto Carlos*, vol. 1, 2003, p. 1141-1146.
FERRER I MALLOL Maria Teresa, « Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval : las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409) », *Itsas memoria : revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998, p. 509-552.
FONSECA Luís Adão da, *Navegacion y corso en el mediterraneo occidental : los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, Universidad de Navarra, 1978, 178 p.
GAUTIER Alban, « Osgod Clapa (mort en 1054) pirate, corsaire, mercenaire ou rebelle ? », *Histoire Navale, Histoire Maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Christian Borde et Christian Pfister (dir.), Paris, SPM, 2012, p. 77-83.
GAITIER DALCHÉ Jean, *Le Victorial, chronique de don Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453)*, Turnhout, Brepols, 2001, 376 p.
GERTWAGEN Ruthy, « Is There a Typology of Pirates Crews and Ships across the Byzantine and Medieval Mediterranean ? (11th to 15 th century) », *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Nikolas Jaspert et Sebastian Kolditz (dir.), Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 67-82.
GREENE Molly, « Beyond the Northern Invasion : the Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past and Present*, nº 174, 2002, p. 42-71.
HEEBOLL-HÒLM Thomas K., *Ports, Piracy and Maritime War. Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330*, Leyde, Brill, coll. Medieval law and its practice, 2013, 295 p.
HOLDEN Anthony J. et MONFRIN Jacques, *Le Roman d'Eustache le Moine*, Louvain, Peeters, 2005, 175 p.
LARDIN Philippe, « La pluriactivité dans le port de Dieppe : Hôtes-vendeurs et guerre de course à la fin du Moyen Âge », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, nº 120/2, 2013, p. 17-38
MARGARITI Roxani Eleni, « Mercantile Neworks, Port Cities and « Pirate » States : Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade before the Sixteenth Century », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 51, nº 4, 2008, p. 543-577.
MICHIENZI Ingrid Houssaye, « "Que Dieu les engloutisse !" Les réactions des milieux marchands italiens face à la guerre de course et à la piraterie en Méditerranée (fin XIVe-début XVe siècle) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 299-312.
PELADAN Damien, *Pirates, pouvoirs et sociétés - Chine, Corée, Japon 1350-1419*, Mémoire de Master 2, Paris, INALCO, 2011.

PICARD Christophe, « Retour sur la piraterie sarrasine d'al-Andalus contre le monde latin (Italie et Provence) au IXe et Xe siècle », *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, Pise, F. Cardini, 2007, p. 576-596.
PICARD Christophe, *La mer des Califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Paris, Seuil, 2015, 440 p.
PRANGE Sebastian R., « A Trade of no Dishonor : Piracy, Commerce, and Community in the Western Indian Ocean, Twelfth to Sixteenth Century », *American Historical Review*, vol. 116, 2011, p. 1269-1293.
PRANGE Sebastian R., « The Contested Sea : Regimes of Maritime Violence in the Pre-Modern Indian Ocean », *Journal of Early Modern History*, vol. 17, 2013, p. 9-33.
PRÉTOU Pierre, « Du “larron écumeur de merĀ aux “pirathesĀ : les denèses de l'accusation en piraterie à la fin du Moyen Âge français », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 37-48.
SALICRÙ I LLUCH Roser, « Luck and Contingency ? Piracy, Human Booty and Human Trafficking in the late Medieval Western Mediterranean », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 349-362.
SALVATORI Enrica, « Il corsaro pisano Trapelicino : un'avventura mediterranea del xii secolo », *Bollettino Storico Pisano*, t. LXXVI, 2007, p. 31-56.
SICKING Louis, « Les îles, les pirates et l'État à l'est et à l'ouest de l'Eurasie (IXe-XVIe siècle) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 283-298.
VALÉRIAN Dominique, « La course maghrébine à la fin du Moyen Âge : une forme maritime du djihad ? », *La Frontière méditerranéenne du XVe au XVIIe siècle. Échanges, circulations et affrontements*, Albert Fuess et Bernard Heyberger (dir.), Brepols, 2013, p. 115-126.
VAN DER TUUK Luit, « Deense kapers op de kust :Walcherren in de negende eeuw », *Nehalennia*, no 151, 2006, p. 2-24.
VANN Theresa, « Hospitallers and Piracy on Rhodes, 14th-16th centuries », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 251-264.
WHEATLEY Paul, *The Golden Khersonese : Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1961, 388 p.

Temps modernes

AL-QUASIM Sultan ibn Muhammad, *Power struggles and trade in the Gulf, 1620-1820*, Londres, Forest Row, 1999.
AL-TIKRITI Nabil, « Hall Ishkal Al-Afkar : an Ottoman royal's shari'a argument for imperial control over sea ghazi plunder », *La Frontière méditerranéenne du XVe au XVIIe siècle. Échanges, circulations et affrontements*, Albert Fuess et Bernard Heyberger (dir.), BREPOLS, 2013, p. 127-144.
AMSTER Aad Van, *Barbaren, rebellen en mandarijnen. De VOC in de slag met China in de Gouden Eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Thoeris, 2011, 381 p.
ANTHONY Robert J., « Turbulent Waters : Sea Raiding in Early Modern South East Asia », *Mariner's Mirror*, t. XCIX, no 1, 2013, p. 23-38.
APPLEBY John C., « Jacobean Piracy : Elizabethan Maritime Depredation in Transition, 1603-1625 », *The Social History of English Seamen, 1489-1649*, Woodbridge, Cheryl Fury, 2012, p. 277-299.

ARASARATNAM, Sinnappah, *Maritime India in the seventeenth century*, Oxford, Oxford University Press, 1994, 304 p.

AUGERON Mickaël, « De watergeuzen in La Rochelle (1568-1572) », Piet Emmer, Henk Den Heijer et Louis Sicking (dir.), *Atlantisch Avontuur. De lage landen, frankrijk en de expansie naar het westen, 1500-1800*, Den Haag, Walburg Pers, 2010, p. 62-67.

AUMONT Michel, « Entre paix et guerre : la stratégie des armateurs terre-neuviers granvillais et malouins au XVIIIe siècle », *Troisièmes journées d'histoire de la grande pêche*, Saint-Lô, Société d'Archéologie et d'Histoire de la Manche, 2007, p. 245-262

AUMONT Michel, « Jean Lévesque, sieur de Beaubriand, dit “Beaubriand-LévesqueĀ, bourgeois granvillais et corsaire de Sa Majesté Louis XIV », *Capitaines corsaires – Audaces, fortunes et infortunes*, ADCC, Saint-Malo, Cristel, 2014, p. 138-149.

AUMONT Michel, « La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815) », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), no 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 139-160.

AUMONT Michel, « La guerre de course pratiquée par le port de Granville (1688-1815) », *Chronique d'histoire maritime*, no 70, juin 2011, p. 9-20.

AUMONT Michel, « La guerre de course, un tremplin vers la noblesse au XVIIIe siècle ? Étude du cas de Granville aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Les noblesses normandes (XVe- XIXe siècles)*, Ariane Boltanski et Alain Hugon (dir.), Actes du colloque sur les noblesses normandes, PUR, Rennes, 2011, p. 189-204

AUMONT Michel, « Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815 », *Revue d'Histoire Maritime*, no 16, 2013, p. 225-234.

AUMONT Michel, « Léonor François Couraye du Parc (19.03.1719-26.06.1754), armateur du corsaire l'*Aimable Grenot* », *Journée d'Études sur la guerre de course*, *Bulletin de l'ADCC*, 2005, p.71-83.

AUMONT Michel, « Les armateurs granvillais et la guerre de course : d'une activité de compensation à la tentation du risque », *Annales de Normandie*, no 2, juill.-déc. 2011, p. 81-99.

AUMONT Michel, « Les corsaires granvillais pendant la guerre de l'Indépendance américaine », *Journée d'Études sur les corsaires dans la guerre d'Indépendance américaine*, ADCC, 2010, no 37, p. 62-69.

AUMONT Michel, « Terre-neuviers & corsaires granvillais à l'époque de Louis XV », *Deuxièmes journées d'histoire de la Grande pêche*, Société française d'histoire maritime, Paris, 2003, p. 81-92

AUMONT Michel, *Les Corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815*), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, 537 p.

BACHROUCH Taoufik, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVIIe siècle*, Tunis, Publications de l'Université de Tunis, 1977, 253 p.

BACKMAN Clifford R., « Piracy », Horden Peregrine and Kinoshita (dir.), *A companion to Mediterranean History*, Chichester-Oxford, Wiley Blackwell, 2014, p. 170-183.

BARAZZUTTI Roberto, « Les politiques maritimes militaires dans la défense et la protection des colonies néerlandaises de l'Atlantique au XVIIe siècle », *Défense et colonies dans le monde atlantique XVe-XXe siècle*, David Plouviez (dir.), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 55-68.

BARAZZUTTI Roberto, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), no 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 55-78.

BEN MANSOUR Abd Hadi, « Un plan de lutte contre la course maghrébine au XVIIe siècle », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 321-330.

BÉRENGER Jean, « Les Uscoques », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 151-160
BERNARD Lewis, « Corsairs in Iceland », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, nº 15-16, 1973. p. 139-144.
BLAKEMORE Richard, « The Politics of Piracy in the British Atlantic, *c*. 1640-1649 », *International Journal of Maritime History*, nº 25/2, 2013, p. 159-72.
BLONDY Alain, « Malte entre course et contrecourse chrétienne », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 313-320.
BORSCHBERG Peter, « A Luso-Dutch Naval Confrontation in the Johor River Delta 1603 », *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft*, Band 153, nº 1, 2003, p. 157-177.
BORSCHBERG Peter, « From Self-defense to an Instrument of War : Dutch Privateering Around the Malay Peninsula in the Early Seventeenth Century », *Journal of Early Moderne History*, nº 17, 2013, p. 35-52.
BORSCHBERG Peter, « Hugo Grotius in Context : Van Heemskerk's Capture of the *Santa Catarina* and Its Justification in *De Jure Praedae* (1604-1606) », *Asian Journal of Social Sciences*, vol. 31/3, 2003, p. 511-548.
BORSCHBERG Peter, « The Seizure of the *Santa Catarina* Revisited : The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch- Johor Alliance (c 1602- 1616) », *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 33/1, 2002, p. 31-62.
BORSCHBERG Peter, *The Singapore and the Melaka Straits : Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century*, Singapore and Leiden, NUS Press and KITLV Press, 2010, 416 p.
BOSCO Michele, « Il commercio dei/ captivi nel Mediterraneo di età moderna (secc. XVIe - XVIIIe). Orientamenti e prospettive di ricerca », *Cyber Review of modern historiography*, nº 18, 2013, p. 57-82.
BOSTAN Idris, *Adriyatik'te Korsanlik : Osmanlilar, Uskoklar, Venedikliler, 1575-1620*, Istanbul, Timaş Yayinlari, 2009, 252 p.
BOVEN Graddy, *Piet Hein. De held van Matanzas*, Soesterberg, Uitgeverij Aspekt, 2010, 228 p.
BROGINI Anne, « À l'aube d'une économie marchande : le rôle de la course à Malte au XVIIe siècle », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 37-54.
BROGINI Anne, *Les Hospitaliers et la Mer. xiv e- xviii e siècles*, Chamalières, Lemme, 2015, 109 p.
BRUMMETT Palmira, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany, State University of New York Press, 1994, 285 p.
CABANELAS Dario, « Proyecto de Ulûg Ali para la conquista de Oràn », *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, vol. II, p. 69-78.
CAHIERRE Anne, *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2009, 471 p.
CAIMMI Riccardo, *La Guerra del Friuli altrimenti nota come Guerra di Gradisca o degli Uscocchi*, Gorizia, Librerie Editrice Goriziana, 2007, 230 p.
CALAFAT Guillaume et KAISER Wolfgang, « Violence, Protection and Commerce : Corsairing and *ars piratica* in the Early Modern Mediterranean », Stefan Eklöf Amirell et Leos Müller (dir.), *Persistent Piracy : Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2014, p. 69-92.
CALANCA Paola, « Wokou, un terme au long cours ? », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 63-80.
Capitaines Corsaires. Audaces, fortunes et infortunes, Saint-Malo, Cristel, 2014, 190 p.
CARIOTI Patricia, « Japan bihind the curtains : the Matsuura clan of Hirado, among wokou, haikou and Europeans », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 161-184.

CHANDRA Satish, *The Indian Ocean : explorations in history, commerce and politics*, New-Delhi, Sage Publications, 1987, 334 p.

CHAUDHURI, Kirti, *Trade and civilization in the Indian Ocean : an economic history from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, 284 p.

CORRE Olivier, « La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 161-180.

COUREAS Nicholas et ORPHANIDES Andreas G., « Piracy in Cyprus and the Eastern Mediterranean during the Later Lusignan and Venetian Periods (15th-16th Centuries) », *Epethséida tou Kéentsoun Epéiothuoncnéwn Efeunéwnv*, vol. 33, 2007, p. 121-162.

DE CARVALHO Benjamin et LEIRA Halvard, « Privateers of the North Sea : At worlds End. French Privateer in Norwegian Waters », *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires. Private Violence in historical context*, Alejandro Colas et Bryan Mabee (dir.), London, Hurst & Company, 2011, p. 65-92.

De Militaire Geschiedenis van Nederland. De Tachtigjarige Oorlog. Van Opstand naar geregelde oorlog 1568-1648 ; Petra Groen, Olaf van Nimwegen, Ronald Prud'homme van Reine *et alii* (dir.), Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis, Amsterdam, Uitgeverij Boom, Reeks Militaire Geschiedenis van Nederland deel I, 2013, 496 p.

De Militaire Geschiedenis van Nederland. Oorlogen overzee. Militaire optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814 ; Petra Groen, Gerrit Knaap, Henk den Heijer *et alii* (dir.), Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis, Amsterdam, Uitgeverij Boom, Reeks Militaire Geschiedenis van Nederland deel II, 2015, 499 p.

DOWNING Robert, et ROMMELSE Gijs, « Diplomatic support to dutch prisoners of war. The contrasted between the First and the Second Anglo-Dutch Wars », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, nº 33, 2014, p. 3-22.

DOWNING Robert, et ROMMELSE Gijs, « Les prisonniers de guerre néerlandais au cour de la seconde guerre anglo-néerlandaise de 1665-1667 », *Chronique d'histoire maritime*, nº 74, juin 2013, p. 27-42.

DUCOIN Jacques, « Barbe-Noire et le négrier nantais la *Concorde* », *Chronique d'histoire maritime*, nº 70, juin 2011, p. 83-98.

DUPOUY Madeleine, *Les Lamaignère. Une famille de négociants à Bayonne*, *Nantes*, *Le Havre*, *aux Isles (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010, 215 p.

EHRENGARDT Thibault, *Histoire de la Jamaïque de 1494 à 1838*, Dread editions, coll. jamaica-insula, 2009-2015, 206 p.

ELLIOTT Derek L., « Pirates, Polities and Companies : Global Politics on the Konkan Littoral, c.1690-1756 », *LSE Working Papers*, nº 136/10, Londres, Department of Economic History, London School of Economics, 2010, 43 p.

EMMER Piet, « De boekaniers en de financiering van de eerste suikerplantages in het Caribische gebied 1640-1700 », *Alle streken van het kompas. Maritime Geschiedenis in Nederland*, Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), Zutphen, Walburg Pers, 2010, p. 263-276.

ENTHOVEN Victor, « *De Witte Leeuw* en de'20. And Odd Negroes », *Alle streken van het kompas. Maritime Geschiedenis in Nederland*, Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), Zutphen, Walburg Pers, 2010, p. 233-48.

FABRIS Antonio ; « Hasan Āil VenezianoĀ tra Algeri e Costantinopoli », *Quaderni di Studi Arabi*, nº 15, suppl., 1997, p. 51-66.

FAHMÉ-THIÉRY Paule, HEYBERGER Bernard, LENTIN Jérôme, présentation de *Hanna Dyâb*, *D'Alep à Paris. Les pérégrinations d'un jeune syrien au temps de Louis XIV*, trad. de l'arabe (Syrie), Arles, Actes Sud, 2015, 440 p.

FERNANDES Mário. *Corsários do Islão no Atlântico Norte (1580-1700)*, Lisboa, Chiado Editora, 2011, 499 p.

FERREIRA Ana Maria Pereira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Historica, 1995, 458 p.

FRANCKE Johan, « Een catchip genaemt den linx ofte tijger. Zwendel en juridische strijd om *de Stadt Coppenhagen* en haar lading 1690-1692 », *De Gekaapte kaper. Brieven en scheepspapieren uit de Europese handelsvaart*, Sailing Letters Journaal, t. IV, Zutphen, Walburg Pers, 2011, p. 47-57.

FREEMAN, Donald, *The straits of Malacca* : *Gateway or Gauntlet ?* Montréal, 2003.

FRUMIN Mitia, « Why did a russian privateer present the Ottoman governor of Acre with a prized ship ? », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 310-316.

GASSER Jacques, « Les droits de l'amirauté de France à la Martinique (1696-1697) », *Chronique d'histoire maritime*, nº 73, décembre 2012, p. 27-40.

GASSER Jacques, « Un habitant flibustier de la Martinique, Abraham Macharis », *Chronique d'histoire maritime*, nº 76, juin 2014, p. 55-66.

GATHMANN Christina et HILMANN Henning, « Overseas Trade and the Decline of Privateering », *The Journal of Economic History*, nº 71/3, 2011, p. 730-761.

GEMIGNANI Marco, « La creazione della Marina Stefaniana », *Quaderno della SISM*, 2014, p. 231-242.

GEMIGNANI Marco, *Il cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei granduchi di Toscana*, Pisa, ETS, 1996, 436 p.

GINIO Eyal, « Piracy and redemption in the Aegean sea during the first half of the Eighteenth century », *Turcica*, nº 33, 2001, p. 135-147.

GLEDER Maartje, « Een verlochtend Christen (is) een quaetsen Mahumetaen », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 41-43 ; 46-49 et 52-56.

GODINHO Vitorino Magalhães. « As incidências da pirataria e da concorrência na economia marítima portuguesa no século xvi », *Ensaios*, Lisbonne, Livraria Sá da Costa, 1978, t. II, p, 181-205.

GRAZIANI Antoine-Marie, « Come in casa sua... L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des XVIe-XVIIe siècles », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), Presses Universitaires de Paris Sorbonne, nº 17, 2013, p. 23-36.

GUÉGUEN Alain-Gilbert, « L'histoire véritable du capitaine Bruneau et le Nouveau Monde », *Coligny*, *les Protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 247-258.

GUIMERÁ Agustin, « La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 331-346.

GÜRKAN Emrah Safa, « Bati Akdeniz'de Osmanli korsanliği ve gaza meselesi », *Kebikeç : Insan Bilimleri Için Kaynak Araştirmalari Dergisi*, nº 33, 2012 p. 173-204.

GÜRKAN Emrah Safa, « Fooling the Sultan : Information, Decision Making and the “Mediterranean FactionĀ (1585-1587) », *Osmanli Araştirmalari. The Journal of Ottoman Studies*, t. XLV, 2015, p. 57-96.

GÜRKAN Emrah Safa, « My Money or your life : The Habsburg hunt for Uluc Ali. La Bolsa o la vida : Los Habsburgo a la caza de Uluc Ali », *Studio de Historia Moderna*, nº 36, 2014, p. 121-145.

GÜRKAN Emrah Safa, « The Center and the Frontier : Ottoman coopération with the North-African Corsairs in the Sixteenth Century », *Turkish Historical Review*, nº 1/2, 2010, p. 125-163.

GUTIERREZ ESCUDERO Antonio, « La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial », *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid, CEHOPU, 1985, p. 145-159.

HADJIANASTIS Marios, « Corsair tactics and lofty ideals : The 1607 Tuscan Raid on Cyprus », *City of Empires : Ottoman and British Famagusta*, Mickael J K Walsh (dir.), Cambridge Scholars Publishing, 2015, p. 22-36.

HANNA Mark G, « Protecting the Rights of Englishmen. The Rise and Fall of Carolina's piratical states », *Creating and Contesting Carolina.Proprietary Era Histories*, Michelle Le Master et Bradford J Wood (dir.), The University of South Carolina Press, 2013, p. 295-317.

HARDING Christopher, « `*Hostis Humani Generis*' - The Pirate as Outlaw in the Early Modern Law of the Sea », Claire Jowitt (dir.), *Pirates ? The Politics of Plunder, 1550-1560*, Palgrave Macmillan, 2006, p. 20-38.

HAUDRERE Philippe, *Les Compagnies des Indes orientales*, Paris, Desjonquères, 2006, 269 p.

HEIJER Henk Den, « Pirates of the Caribbean. Nederlandse kapers en piraten in de West », *Kapers en Piraten. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 57-61 et 63-68.

HOFFMAN Paul E., « La defensa de las Indias », *Historia General de España y América*, t. VII : *El Descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos hasta fines del siglo XVI*, Madrid, Rialp, 1982, p. 731-732.

HRODEJ Philippe, « Défense statiques et défense dynamique, le cas de Saint-Domingue dans la seconde moitié du XVII^e siècle », *Défense et colonies dans le monde atlantique XV^e-XX^e siècle*, David Plouviez (dir.), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 41-54.

HRODEJ Philippe, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 347-360.

HRODEJ Philippe, « Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), Presses Universitaires de Paris Sorbonne, n° 17, 2013, p. 79-98.

HRODEJ Philippe, « Mutineries et forbannerie : un passage à l'acte exceptionnel dans le cadre de l'Océan, grand régulateur de la vie du marin (fin XVII^e, début XVIII^e siècle) », *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 204-221.

HRODEJ Philippe, « Les prédations pirates à Terre-Neuve de 1688 à 1725 », *La présence française à Terre-Neuve-et-Labrador : d'hier à demain*, Scott Jamieson, Anne Pelta et Anne Thareau (dir.), Newfoundland and Labrador Studies, n° 3, Memorial University, 2015, p. 200-224.

ISIKSEL Günes, « La piraterie abkhaze et la réaction ottomane : une contribution au débat sur la fermeture de la mer Noire », *Italy and Europe's Eastern Border*, Iulian Mihai Damian, Ioan-Aurel Pop, Mihailo Popović et Alexandru Simon (dir.), coll. Eastern and Central European Studies, vol. 1, Peter Lang Press, Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Wien, 2012, p. 191-200.

JACOBS Irene, « Claes Compaen (1587-1660) », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 24-28.

JACOBS Irene, « Grote Pier (1480-1520) », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 13-17.

JOWITT Claire, « "Parrots and Pieces of Eight" : Recent Trends in Pirate Studies », *Literature Compass*, n° 1, 2003, p. 18-37.

JOWITT Claire, « Elizabeth amongst the Pirates : Gender and Piracy in Thomas Heywood's *Fair Maid of the West*, Part 1 », Charles E. Breem and Carole Levin (dir.), *The Foreign Relations of Elizabeth I*, New York, Palgrave, 2011, p. 125-44.

JOWITT Claire, « Et in Arcadia Ego : The Politics of Pirates in the *Old Arcadia* », *New Arcadia* and *Urania*, *Early Modern Literary Studies*, nº 13/2, oct. 2007, Special Issue `The Long 1590s', Annaliese Connolly and Lisa Hopkins (dir.). http://extra.shu.ac.uk/emls/si-16/jowiarca.htm

JOWITT Claire, « Massinger's *The Renegado* (1624) and The Spanish Marriage », *Cahiers Élisabéthains*, nº 65, 2004, p. 45-53.

JOWITT Claire, « Piracy and Court Scandals in Massinger's *The Unnatural Combat* (1624-25) », *Cahiers Élisabéthains*, nº 67, spring 2005, p. 42-51.

JOWITT Claire, « Piracy and Politics in Heywood and Rowley's *Fortune by Land and Sea »*, *Renaissance Studies*, nº 16, 2002, p. 217-33.

JOWITT Claire, « Pirates and Politics in John Barclay's *Argenis* (1621) », *The Yearbook of English Studies*, nº 41, 2011, p. 156-72.

JOWITT Claire, « Rogue Traders : National Identity, Empire and Piracy 1580-1640 », *Borders and Travellers in Early Modern Europe*, Tom Betteridge (dir.), Aldershot, Ashgate, 2007, p. 53-70.

JOWITT Claire, « Shakespeare's Pirates : the Politics of Seaborne Crime », *Shakespeare Jahrbuck*, nº 148, 2012, p. 65-86.

JOWITT Claire, « The uses of “PiracyĀ : Discourses of Mercantilism and Empire in Hakluyt's The Famous Voyage of Sir Francis Drake », Chloe Houston (dir.), *New Worlds Reflected : Representations of Utopias, New Worlds and Other Worlds 1500-1800*, Aldershot, Ashgate, 2010, p. 115-36.

JOWITT, Claire, *The Culture of Piracy, 1580-1630 : English Literature and Seaborne Crime*, Ashgate, Farnham and Burlington, 2010, 232 p.

KEMPE Martin, « Piraterie, Sklaverei, Konversion. Zur Frage nach der Relevanz von Religion in mediterranenen Kaperkrieg (17.-18. Jahrhundert) », Jaspert, Nikolas, et Kolditz, Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 105-114.

KNAAP Gerrit, « Robbers and Traders : Papuan Piracy in the Seventeenth Century », *Pirates, ports, and coasts in Asia : Historical and contemporary perspectives*, Singapour, ISEAS-IIAS, Kleinen & Osseweijer, 2010, p. 149-158 ;

KONSTAM Angus, *Buccaneers 1620-1700*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2000, 64 p.

KONSTAM Angus, *Elizabethan Sea Dogs 1560-1605*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2000, 64 p.

KONSTAM Angus, *Pirate : The Golden Age*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2011, 64 p.

KONSTAM Angus, *Pirates 1660-1730*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 1999, 64 p.

KONSTAM Angus, *Privateers & Pirates 1730-1830*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2001, 64 p.

KONSTAM Angus, *Ships of the American Revolutionary Navy*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2009, 48 p.

KONSTAM Angus, *Spanish Galleon 1530-1690*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2004, 48 p.

KONSTAM Angus, *The great Expedition. Sir Francis Drake on the Spanish Main 1585-1586*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2011, 80 p.

KONSTAM Angus, *The Pirate Ship 1660-1730*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2003, 48 p.

KONSTAM Angus, *Tudor Warships Elizabeth I's Navy*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2008, 48 p.

KONSTAM Angus, *Warships of the Anglo-Dutch Wars 1652-1674*, Oxford/New York, Oxford Osprey Publishing, 2011, 48 p.

KRIEKEN Gérard van, *Corsaires & marchands : Les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*, Paris, Bouchène, 2002, 170 p.

KUMRULAR Özlem, « The expedition of Charles V to Algiers : before and after the duel and balance in the Mediterranean », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History* ; Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 53-57.

KUMRULAR Özlem, « Turgut Reis (1485-1565) : The uncrowned King of the Mediterranean (1485-1565) », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 48-52.

LAURENT Caroline, « Le Pirate, acteur interstitiel de la colonisation européenne dans les Caraïbes (XVIe-XVIIe siècles) », *Diacronie : Studi di Storia Contemporanea*, t. XIII, nº 1, 2013, p. 1-17.

LAYTON Simon, « Commerce, Authority and Piracy in the Indian Ocean World, c. 1780-1850 », Unpublished PhD thesis, University of Cambridge, 2013.

LAYTON Simon, « Discourses of Piracy in an Age of Revolution », *Itinerario*, t. XXXV, nº 2, 2011, p. 81-97

LAYTON Simon, « The `Moghul's Admiral' : Angrian `Piracy' and the Rise of British Bombay », *Journal of Early Modern History*, t. XVII, nº 1, 2013, p. 75-93.

LENCI Marco, « Toscani schiavi nel Maghreb e nell'Impero Ottomano (1565-1816) : una prima valutazione quantitative », Jaspert, Nikolas, et Kolditz, Sebastian, *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 407-430.

LINCOLN Margarette, *British Pirates and Society, 1680-1730*, Ashgate, 2014, 235 p.

LO BASSO Luca, *Capitani, Corsari e Armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011, 184 p.

LOO Ivo Van, « Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1500-1800), een inleiding », *Zeeland*, 2006, p. 105-109.

MACLAY Edgar Stanton, *A History of American Privateers*, New York, Forgotten Books, 1899, rééd. 2012, 519 p.

MAFRIC Mirella, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVIe-XVIIIe)*, Naples, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995.

MATHEW Kaloor, *History of the Portuguese navigation in India, 1497-1600*, Delhi, Mittal Publications, 1988.

McDONALD Kevin, *Pirates, Merchants, Settlers and Slaves : Colonial America and the Indo-Atlantic World*, Berkeley, University of California Press, 2015, 224 p.

McPHERSON Kenneth, *The Indian Ocean : a history of people and the sea*, Oxford, Oxford University Press, 1998, 340 p.

MEER Sjoerd de, « Een Barbarijse zeerover : Simon de Danser (ca 1577 - ca 1611) », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 19-23.

MORESCO Roberto, *Dragut Rais corsaro barbaresco. Vita e imprese di un protagonista nel Mediterraneo del Cinquecento*, Debate Editore, 2014, 256 p.

MURTEIRA André, « A captura do galeão Santiago em 1602 », *Revista de Cultura/Review of Culture - Edição Internacional/International Edition*, nº 26, Avril 2008, p. 96-105.

MURTEIRA André, « A Carreira da Índia e as incursões neerlandesas no Índico Ocidental e em águas ibéricas de 1604-1608 », *O Estado da Índia e os desafios europeus - Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa/Proceedings of the XII International Seminar of Indo-Portuguese History*, João Paulo Oliveira e Costa et Vítor Luís Gaspar Rodrigues (dir.), Lisbonne, Centro de História de Além-Mar, 2010, p. 457-501.

MURTEIRA André, « Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625) », *Anais de História de Além-Mar*, t. VII, 2006, p. 65-79.

MURTEIRA André, « Dutch attacks against the Goa-Macao-Japan route 1603-1618 » *Macao - The Formation of a Global City*, Londres, Routledge, 2014. p. 95-106.
MURTEIRA André, « Dutch privateering against the Carreïra da India in the First Quarter of the 17th century », Paper presented to the II Lagos Maritime History Workshop, *From the Mediterranean to the Indian Ocean ; Sailors, Ships and Life on Board (1500-1700)*, Lagos, nº 10-11, 2008, p. 1-30.
MURTEIRA André, « El impacto de la Tregua de los Doce Años en los dominios ultramarinos portugueses », *La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores (1598- 1618)*, Bernardo García García, Manuel Herrero Sánchez et Alain Hugon (dir.), Madrid, Fundación Carlos Amberes, 2012, p. 275-293.
MURTEIRA André, « From Galleons to Galleots - Dutch Privateering and the Route Goa-Macao-Japan, 1600-1618 », *XIIIe International Seminar on Indo-Portuguese History*, Aix-en-Provence, 2010, Université de Provence (à paraître)
MURTEIRA André, « Ingleses e neerlandeses contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1621-1623 », *Oriente*, nº 19, 2008, p. 3-26.
MURTEIRA André, « La Carrera da India y las incursiones neerlandesas en el Indio Occidental 1604-1608 », *Espana y Portugal en el mundo (1581-1668)*, Carlos Martinez Shaw et José Antonio Martinez Torres (dir.), Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, p. 297-314.
MURTEIRA André, « O corso neerlandês contra a Carreira da Índia no primeiro quartel do século XVII », *Anais de História de Além-Mar*, t. IX, 2008, p. 89-126.
MURTEIRA André, « O Estado da Índia e as Companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa no Índico Ocidental, 1600-1635 », *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos*, Santiago Martínez Hernández (dir.), Lisbonne, Centro de História de Além-Mar, 2011, p. 177-195.
MURTEIRA André, « Os primeiros bloqueios neerlandeses de Goa : expedições da VOC contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1604-1623 », *Revista de Cultura / Review of Culture*, nº 36, Octobre 2010, p. 124-144.
NERZIC Jean-Yves, *Duguay-Trouin*, *armateur malouin, corsaire brestois*, Milon la Chapelle, H&D, 2012, 574 p.
PAESIE Ruud, « In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische speerpunt 1670-1720 », *Historisch Tijdschrift*, nº 26/3, 2011, p. 25-41.
PAESIE Ruud, « Op een avontuertje met `t vergat Vlissinge. Het verslag van een Zeeuws kaper tijdens de Derde Engelse oorlog », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 2010, nº 2, p. 23-42.
PAESIE Ruud, *Geschiedenis van de MCC*, Zutphen, Walburg, 2014, 208 p.
PANZAC Daniel, « Européens et Barbaresques au XVIIIe siècle » Jaspert, Nikolas, et Kolditz, Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 327-348.
PELÚCIA Alexandra, *Corsários e piratas portugueses, aventureiros nos mares da Ásia*, Lisbonne, A Esfera dos Livros, 2010, 224 p.
PÉRET Jacques, « De l'armateur à la fripière : le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au XVIIIe siècle », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 121-138.
PFISTER Christian, « Jean Bart vu par ses contemporains (1691-1694) », *Histoire Navale, Histoire Maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Christian Borde et de Christian Pfister (dir.), Paris, SPM, 2012, p. 84-93.
PIERGIOVANNI Vito (éd.), *Corsari e riscatto dei Captivi*, Milan, Giuffré, 2010, 220 p.
PLANAS Natividad, « Au contact de l'Infidèle. Les îles de la Méditerranée occidentale aux confins de l'Europe », Wolfgang Kaiser (dir.), *L'Europe en conflits. Les affrontements religieux et la genèse de l'Europe moderne, vers 1500-vers 1650*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, p. 321-336.

PNAITE Viorel, « A legal opinion on Western Piracy in the Ottoman Mediterranean about the late-sixteenth and early-seventeenth centuries », *Revue d'Études du Sud Est Européen*, Bucarest, t. XLVII, nº 1-4, 2009, p. 165-173.

POTON Didier, « Des corsaires bretons au service de la cause huguenote : les Trimault du Croisic », Evelyne Berriot-Salvadore, Philippe Chareyre et Claudie Martin-Ulrich (dir.), *Jeanne d'Albret et sa cour*, Paris, H. Champion, 2004, p. 59-74.

PRANGE Sebastian R., « A Trade of No Dishonor : Piracy, Commerce, and Community in the Western Indian Ocean, Twelfth to Sixteenth Century », *American Historical Review*, t. CXVI, nº 5, 2011, p. 1269-1293.

REICHERT Rafal, « Juan de Cadiz, un pirata del Caribe », *Revista del Cesla*, Centro de Estudios Latinoamericanos Universidad de Varsovia, nº 14, 2011, p. 167-176.

REIS Maria da Conceição, *A Pirataria Argelina Na Ericeira Do Século XVIII*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 1998, 127 p.

RESSEL Magnus et Zwierlein Cornel, « The Ransoming of North European Captives from North-Africa. A Comparison of Dutch, Hanseatic and English institutionalization of Redemption from 1610-1645 », Jaspert Nikolas et Kolditz Sebastian (dir.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 377-406.

RESSEL Magnus, « Der Freikauf Lübecker Seeleute aus Nordafrika und die Gründug der Lübecker Sklavenkasse (1580-1640) », *Zeitschrift für Lübeckische Geschichte*, nº 91, 2011, p. 123-159.

RESSEL Magnus, *Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen : Nordeuropa und die Barbaresken in der frühen Neuzeit*, Berlin, De Gruyter, 2012, 834 p.

RISSO Patricia, « Cross-Cultural Perceptions of Piracy : Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persian Gulf Region during a Long Eighteenth Century », *Journal of World History*, t. XII, nº 2, 2001, p. 293-319.

RISSO Patricia, « Cross-Cultural Perceptions of Piracy : Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persian Gulf Region during a Long Eighteenth Century », *Journal of World History*, vol. 12, 2001, p. 293-319.

ROMMELSE Gijs, « La course comme langage d'une politique internationale. La course anglaise et française contre la République des Pays-Bas 1655-1665 », *Chronique d'histoire maritime*, Paris, nº 78, juin 2015, p, 31-47.

ROMMELSE Gijs, « Political agendas and the contestable legality of privateering : The case of the Dutch Portuguese war 1657-1662 », *Sjöhistoriska Samfundets tidskrift*, nº 69, 2013, p. 10-33.

SANTOS Filipe Dos, « Temporais Naufrágios, piratas e corsários no oceano Atlântico e, em particular, nos mares do arquipélago da Madeira, a partir da correspondência dos *Provedores* da Real Fazenda do Funchala 1648-1691 », *Centro de Estudos de História do Atlântico*, Funchal, 2013, p. 190-212.

SCHNAKENBOURG Éric, « A Challenge to state authority : Controlling French Privateer's violence towards neutrals in the late 17th century and 18th century », *Sjöhistoriska Samfundets tidskrift*, nº 70, 2014, p. 16-39.

SCHNAKENBOURG Éric (dir.), *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales XVIIe-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 375 p.

SEGUI Beltràn, Andreu, « SantanyÍ i els corsaris al segle XVI. Una amenaça constant ? », *Jornades d'Estudis Locals de Santany*, institut d'estudis baléarics, Ajuntament de SantanyÍ, 2015, p.149-170.

SEGUIN Marc, « La guerre maritime et les huguenots saintongeais », Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les huguenots et l'Atlantique*, t. 1 : *Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*, Paris, PUPS - Les Indes savantes, 2009, p. 179-188.

SICKING Louis, « Islands, Pirates, Privateers and the Ottoman Empire in the Early Modern Mediterranean », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*,

Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 239-252.
SILVA Francisco Ribeiro da, « Pirataria e corso sobre o Porto (aspectos seiscentistas) ». *Revista de História*, nº 2, 1979, p. 297-319.
SIMON Rebecca, « The Social Construction of Crime in the Atlantic World : Piracy as a Case Study », *International Journal of Interdisciplinary Social Sciences*, t. VI, nº 6, 2012, p. 75-88.
SLECHTE Henk, « Rutten, roven, dat en is gheyn schande, Dat Doynt de besten van dem Landen. Beeldvorming van kapers en piraten », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 9-12.
SMITH Aaron C. T., *Les atrocités des pirates*, texte présenté par Frantz Olivié, Toulouse, Anacharsis, 2013.
SNELDERS Stephen, *Vrijbuiters van de heelkunde. Op zoek naar medische kennis in de tropen 1600-1800*, Amsterdam, Uitgeverij Atlas, 2012, 304 p.
SOLA CASTAÑO Emilio, « Corsairs in the Service of the Great Turk : Men of frontier », *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Gunergun et Maria Pia Pedani (dir.), Piri Reis University Publication & Denizer Kitabevi, Istanbul, 2014, p. 253-264.
SOLA CASTAÑO Emilio, *Uchali : El Calabrés Tińoso, o, el mito del corsario muladi en la frontera*, Barcelona, Bellaterra, 2011, 514 p.
SOUCEK Svat, « The rise of the Barbarossas in North Africa », *Turcica*, nº 7, 1975, p. 238-250.
SUBRUBRAMANIAN Lakshmi, « Of Pirates and Potentates : Maritime Jurisdiction and the Construction of Piracy in the Indian Ocean », *Cultures of Trade : Indian Ocean Exchanges*, Devleena Ghosh and Stephen Muecke (dir.), Newcastle, Cambridge Scholars Publishing, 2007, p. 19-30.
SWEET L.E., « Pirates or Polities ? Arab societies of the Persian Gulf, 18th Century », *Review of Ethnohistory*, 1964, vol. 11, nº 1, p. 262-280.
SWEET Louise E., « Pirates or Polities ? Arab societies of the Persian Gulf, 18th century », *Revue of Ethnohistory*, 1964, vol. 11, nº 1, p. 262-280.
TARDIEU Jean-Pierre, « Pirates et esclaves noirs dans les Indes occidentales espagnoles (XVIe-XVIIe siècles) », Danièle Berton-Charrière, Sophie Jorrand et Monique Vénuat (dir.), *Témoigner : flibuste, piraterie et autres courses. De la Renaissance aux Lumières*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, 2015, p. 33-56.
TEIGE Ola, *Priser, Profitt og nøytralitet Kaperfarten i Norge under den store nordiske krig 1709-1720*, Sjøfartshistorisk årbok / utgitt av Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum, 2012, 127 p.
TER BRUGGE Jeroen, « In grooten angst, met herten vol bezwaren. Een Maasluisse visser in Engelse gevangenschap (1781-1783) », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 69-80.
THOMAS Graham A., *Pirate Hunter. The life of Captain Woodes Rogers*, Barnsley, Pen and Swords Maritime, 2008, 176 p.
THOMAZ Luís Filipe F. R., « Do Cabo Espichel a Macau : vicissitudes do corso português », *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Lisbonne/Macao, Artur Teodoro de Matos and Luís Filipe F.R. Thomaz, 1993, p. 537-568.
TINNISWOOD Adrian, *Pirates of Barbary*, Londres, Vintage Books, 2011, 352 p.
TRAUNG Olof, *Lars Gathenhielm, Kaperiverksamheten under Karl XII :s tid 1710-1719*, Göteborg, Nautic, 1952, 283 p.
VATIN Nicolas, « Les Patmiotes face à la piraterie entre le début du XVIe siècle et la guerre de Crète », Fuess Albrecht et Heyberger Bernard (dir,), *La frontière méditerranéenne du XVe au XVIIe siècle. Échanges, circulations et affrontements*, Turnhout, Brepols, 2013, p. 199-215.
VEEN Ernst Van, *Decay or Defeat ?An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia 1580-1645*, Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Université de Leyde, 2000, 306 p.

VEINSTEIN Gilles, « Le législateur ottoman face à l'insularité. L'enseignement des *Kânûnnâme* », Vatin Nicolas et Veinstein Gilles (éd.), *Insularités ottomanes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, p. 91-110.
VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Jean Bart au cœur d'une dynastie d'officiers généraux de la marine royale », *Histoire Navale, Histoire Maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Christian Borde et Christian Pfister (dir.), Paris, SPM, 2012, p. 94-104.
VILLIERS Patrick, *Jean Bart corsaire du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 2013, 552 p.
VILLIERS Patrick, « Eugène Sue et l'origine de certains mythes sur Jean Bart », *Chronique d'histoire maritime*, nº 76, juin 2014, *p. 83-96.*
VILLIERS Patrick, « La guerre de course et la défense de la Martinique pendant la guerre de Succession d'Autriche », *Défense et colonies dans le monde atlantique XVe-XXe siècle*, David Plouviez (dir.), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 81-95.
VILLIERS Patrick, *La France sur mer. De Louis XIII à Napoléon Ier*, Paris, Fayard/Pluriel, 2015, 286 p.
VLIET Adri P. Van, « Foeij ongehoorde daed ! De luydjens die maer varen / Tot winning van hun brood te werpen in de baren ! », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 29-40.
VLIET Adri P. Van, « Het opbrengen van de Engelse *Sint Thomas* door de Nieuwe Geuzen (1634-1642) », *Alle streken van het kompas. Maritime Geschiedenis in Nederland*, Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), Zutphen, Walburg Pers, 2010, p. 21-36.
WARREN James Francis, « The power of speech and kinds of people : the character of the “piratesĀ of the Sulu Zone in the european imagination and discourse and the closing of the eastern seas », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 81-94.
WEI-CHUNG Chei, *War, Trade and Piracy in the China's Seas, 1622-1683*, Leiden/Boston, Brill, 2013, 365 p.
WETERING H. C. M. Van, « De VOC en de kapers van Angria. Een expeditie naar de westkust van India in 1739 », *Tijdschrift voor zeegeschiedenis*, vol. 10, 1991, p. 117-130.
WILDEMAN Diederick, « Held Jarry klinkt langs ieder oord. Is trouweloos door den Briten vermoord », *Kapers en Piraten, Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 81-93.
WOLKE Lars Ericson, « Economic warfare or piracy ? Swedish privateering against British and Dutch Trade in the Baltic during the Great Northern War 1710-21 », Salmon P. and Barrow T. (dir.), *Britain and the Baltic. Studies in Commercial, Political and Cultural Relations 1500-2000*, Sunderland, 2003, p. 111-118.
XAMBO Jean-Baptiste, « La course barbaresque au cœur des échanges et des conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682 », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 99-120.
YERASIMOS Stéphane, « Les relations franco-ottomanes et la prise de Tripoli en 1551 », *Soliman le Magnifique et son temps*, Galeries Nationales du Grand Palais, 1990, Gilles Venstein (dir.), Paris, La Documentation Française, 1992, p. 544-554.

De la Révolution à la suppression de la course

AKAMKAN Myriam, *Vous irez porter le fer et la flamme*, Matouri, Ibis Rouge, 2015, 375 p.
AL-BAHARNA Hussain M., *The Legal Status of the Arabian Gulf States : A Study of Their Treaty Relations and Their International Problems*, Manchester, Manchester University Press, 1968, 351 p.

AL-QASIMI Muhammad, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, Londres, Routledge, 1988, 244 p.
ALAMKAN Myriam, « Un procès en piraterie contre deux bâtiments de commerce anglais devant les autorités françaises en 1804 : le cas du *Rockland* et du *Hopewell* », *Chronique d'histoire maritime*, nº 70, juin 2011, p. 21-30.
ANDERSON Claire, « The Age of Revolution in the Indian Ocean, Bay of Bengal, and South China Sea : A maritime perspective », *International Review of Social History*, vol. 58, 2013, p. 229-251.
ANDERSON Gary M. et GIFFORD Adam, « Privateering and the Private Production of Naval Power », *Cato Journal*, vol. 11, nº 1, 1991, p. 99-120.
ANTONY Robert J., « Giang Binh : Pirate Heaven and Black Market on the Sino-Vietnamese Frontier, 1780-1802 », John Kleinen et Manon Osseweijer (dir.), *Pirates, ports, and coasts in Asia : Historical and contemporary perspectives*, Singapour, ISEAS-IIAS, 2010, p. 37-45.
APTE B. K., *A History of the Maratha Navy and Merchant Ships*, Bombay, State Board for Literature and Culture, Government of Maharashtra, 1973, 311 p.
ARASARATNAM Sinnappah, « Recent Trends in the Historiography of the Indian Ocean, 1500 to 1800 », *Journal of World History*, vol. 1, nº 2, 1990, p. 225-248.
ARASARATNAM Sinnappah, *Maritime Commerce and English Power : Southeast India 1750-1800*, Aldershot, Variorum Reprints, 1996, 326 p.
ARENDS Tulio, *La república de las Floridas, 1817-1818*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1986, 250 p.
ARGUINDEGUY Pablo E. et RODRIGUEZ Horacio, *El corso rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996, 566 p.
BAYLY Christopher A., « The First Age of Global Imperialism, c. 1760-1830 », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 26, nº 2, 1998, p. 28-47.
BAYLY Christopher A., *Imperial Meridian : The British Empire and the World, 1780-1831*, Londres, Longman, 1989, 295 p.
BENTON Lauren, « Abolition and Imperial Law, 1780-1820 », *Journal of Commonwealth and Imperial History*, vol. 39, nº 3, 2011, p. 355-374.
CAMPO J. N. F. M., « Discourse without Discussion : Representations of Piracy in Colonial Indonesia 1816-25 », *Journal of Southeast Asian Studies*, t. XXXIV, nº 2, juin 2003, p. 199-214.
CIARLET Robert, *Joseph Bavastro, corsaire niçois et chevalier d'Empire*, Breil-sur-Roya, Cabri, 1996, 340 p.
CRUZ BARNEY Óscar, *El Régimen jurídico del corso marítimo : el mundo indiano y el México del siglo XIX*, Mexico, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, 568 p.
DAALDER Remmelt, « 1816 : Algiers onder vuur », *Kapers en Piraten. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 44-45.
DAVIES Charles E., *The Blood Red Arab Flag : An Investigation into Qasimi Piracy 1797-1820*, Exeter, University of Exeter Press, 1997, 464 p.
EETEN Siem Van, « A captured Dutch nobleman in Guernsey : a chance discovery », *Report and Transactions of La Société Guernesiaise*, 2013, vol. XXVII, nº 3, Guernsey, 2014, p. 586-596.
FISHER Harold, *Studies in British Privateering, Trading Enterprise and Seamen' welfare, 1778-1900*, Exeter, University of Exeter, 1987, 165 p.
FLEURY Georges et JACQUES Hubert, *El Capitán Bouchard*, Grenoble, Glénat, 2010, 365 p.
GAMEZ DUARTE Felicianos, « El consulado de la Habana y el combate a los corsarios insurgentes 1816 », *Estudios Gaditanos-Cubanos*, nº 3, Universidad de Cadiz, 2002, p. 93-110.
GAMEZ DUARTE Felicianos, *El desafÍo insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular : 1812-1828*, Resi di Doctoral, Universidad de Cadiz, Universida de la Rioja, Logrono, 2006, 631 p.
GARITEE Jérôme R., *The Republic's Private Navy : The American Privateering Business as Practiced by Baltimore in the War of 1812*, Middleton, Wesleyan University Press, 1977, XX +

356 p.
GÓMEZ Alejandro E., « Entre résistance, piraterie et républicanisme : mouvements insurrectionnels d'inspiration révolutionnaire franco-antillaise dans la Côte de Caracas, 1794-1800 », *Travaux et Recherches de l'UMLV*, nº 11, 2006, p. 91-120.
GRAFENSTEIN Johanna Von, « Los contactos de los insurgentes con el exterior : corso, tráfico de armas e incursiones armadas », Patricia Galeana (dir.), *El nacimiento de México*, Mexico, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 45-67.
GRAFENSTEIN Johanna, « Corso y pirateria en el Golfo Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas », *La Violence et la Mer dans l'Espace Atlantique*, Mickael Augeron et Mathias Tranchant (dir.), Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004, p. 269-282.
HAECKE Luc Van, *Kaperschip tussen Boulogne en Harlingen en hun passage in Oostende. Aspect van de Geschiedenis van Oostende (1803-1814)*, Uitgeverij Luc van Haecke, Bruges, 2015, 320 p.
HEAD David, « A Different Kind of Maritime Predation, South American Privateering from Baltimore, 1816-1820 », *International Journal of Naval History*, août 2008, vol. 7, nº 2,
HEIJVELD Wouter, « Hoewel de Koran het hun verbied. Tussen hamer en aambeeld : negentiende-eeuwse zeeroverij in Zuid Oost Azie », *Kapers en Piraten,. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 95-108.
HENDERSON James, *Frigates, Sloops & Brigs*, Barnsley, Pen & Swords Military Classics, 2005, 384 p.
HERMANN Christian, « Guerre de course et alliés de France (1792-1814). Gênes et l'Espagne », *Armes et alliances en Europe*, Nantes, Ouest Éditions, 1992, p. 67-109.
HICKEY Donald R., *War of 1812 : A Forgotten Conflict*, Urbana, University of Illinois Press, 2012, XVII + 454 p.
HOOPER Jane, « Pirates and Kings : Power on the Shores of Early Modern Madagascar and the Indian Ocean », *Journal of World History*, vol. 22, nº 2, 2011, 215-242.
http://www.ijnhonline.org/wp-content/uploads/2012/01/Head.pdf
KELLY J. B., *Britain and the Persian Gulf 1795-1880*, Londres, Oxford University Press, 1968, 911 p.
KEMNITZ Eva-Maria Von, « Le Portugal et la course barbaresque, de l'affrontement à la négociation (XVIIIe-XIXe siècles) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 361-370.
KERT Faye N., « The Fortunes of War : Commercial Warfare and Maritime Risk in the War of 1812 », *The Northern Mariner*, vol. 8, nº 4, Canadian Nautical Research Society, octobre 1998, p. 1-16.
LAFON Jean-Marc, « Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Alméria et Malaga (1810-1812) », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 181-198.
LAYTON Simon, « Discourses of Piracy in an Age of Revolution », *Itinerario*, t. XXXV, nº 2, 2011, p. 81-97.
LEWIS Michael, *A Social History of the Navy 1793-1815*, Londres, Greenhill Books, 2006, 467 p.
LLOYD Tom, « Thuggee, marginality and the state effect in colonial India, circa 1770-1840 », *The Indian Economic and Social History Review*, vol. 45, nº 2, 2008, p. 201-237.
LOMBARD Denys, « Aux origines du thème du « pirate malais », Denys Lombard, (dir.), *Rêver l'Asie : exotisme et littérature coloniale aux Indes, en Indochine et en Insulinde*, Paris, EHESS, 1993, p. 231-250.
LOMBARD Denys, « Regard nouveau sur les “pirates malaisĀ (1re moitié du XIXe siècle) », *Archipel*, vol. 18, nº 1, 1979. p. 231-250.

MARTINIÈRE Margarita Guerra, « Los corsarios insurgentes en la independencia de América (1808-1824) », *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, Lima, nº 12, 1982, p. 93-136.
McCARTHY Matthew, *Privateering, Piracy and British Policy in Spanish America, 1810-1830*, Woodbridge, Boydell Press, 2013, 194 p.
OTA A., « Pirates or Entrepreneurs ? Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820 », *Indonesia*, vol. 90, 2010, p. 67-96.
PENELOPE Tuson, « Writing the General Treaty : Anne Thompson and the British Expedition to the Gulf, 1819-1821 », *Liwa, Journal of the National Center for Documentation and Research*, vol. 5, nº 10, déc. 2013, p. 25-39.
PERY José Cervera, *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, Mapfre, 1992, 290 p.
PLATT Richard, *Smuggling in The British Isles*, Londres, The History Press Ldt, 2011, 224 p.
POSAC MON Carlos, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga en la primavera de 1812 », *Jábega*, nº 64, 1989, p. 38-48.
SERRET Enric Olivé, « Pirates I comerciants. Les relacions d'un corsari francés amb comerciantes catalans 1807-1811 », *Les Espagnols et Napoléon*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 1984, p. 421-437.
SUBRAMANIAM Lakshmi, « Piracy and Legality in the Northward : Colonial articulations of law, custom and policy in the late eighteenth-and early nineteenth-century Bombay Presidency », *Journal of Colonialism and Colonial History*, vol. 15, nº 1, 2014, version électronique, n. p.
TERRIEN Nicolas, « Les neutres, la course maritime et l'effondrement de l'empire atlantique de la monarchie espagnole (1810-1824) », Éric Schnakenbourg (dir.), *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique pendant le long XVIIIe siècle (1700-1820)*, Rennes, Les Perséides, coll. Monde Atlantique, 2015, p. 466-479.
TERRIEN Nicolas, *"Des patriotes sans patrie". Histoire des corsaires insurgés de l'Amérique espagnole (1810-1825)*, Les Perséides, 2015, 384 p.
TONNESSEN Johan Nicolay, *Kaperfart og skipsfart 1807-1814*, Oslo, Capellen, 1955, 618 p.
VIDALES Carlos, « Corsarios y piratas de la Revolución francesa en las aguas de la emancipación », *Caravelle*, nº 54, Toulouse, 1990, p. 247-262.
VIDALES Carlos, « Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana », *L'Amérique Latine face à la Révolution Française*, París Sorbonne, 1989, p. 3-18. Publié dans *Iberoamericana*, t. XIX, nº 2, Estocolmo, 1989, et dans *Caravelle : cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Toulouse, 1990, 54, p. 247-262.
WARREN James F., « A tale of two centuries : The globalization of maritime raiding and piracy in Southeast Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries », Peter Boomgaard (dir.), *A world of water : Rain, rivers and seas in Southeast Asian histories*, Leyde, KITLV Press, 2007, p. 134-135.
WOODMAN Richard, *The Sea Warriors*, Londres, Constable, 2001, 416 p.

De la piraterie depuis 1856

ADEBAYO Adekeye, *Liberia's Civil War : Nigeria, ECOMOG and regional Security in West Africa*, Lynne Rienner/International Peace Academy, 2002, 285 p.
ADEDEJI Ebo, *Vers un programme commun de la CEDEAO sur la réforme du secteur de sécurité*, Genève, DCAF, nº 22, 2007, 29 p.
ALFENAAR Karin, « Geweld op de rede van Lagos. 1976-1984 : het begin van de moderne zeeroof », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, nº 1, 2013, p. 35-53.

AMIRELL Stefan Eklöf et MÜLLER Leos (dir.), *Persistent Piracy : Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective.* Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014, 232 p.

AMIRELL Stefan Eklöf, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine : ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », *Revue Politiques Africaines*, nº 116, déc. 2009, p. 97-119.

AMIRELL Stefan Eklöf, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie », *Politique africaine*, nº 116 (Dossier Gouverner la mer. États, pirates, sociétés), décembre 2010, p. 97-120.

AMIRELL Stefan Eklöf, « The tools of terror, technological development, and modern piracy », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 185-196.

ANDERSON J. L., « Piracy and World History : An Economic Perspective on Maritime Predation », *Journal of World History*, vol. 6, nº 2, 1995, p. 175-199

AUZON Olivier d', *Piraterie maritime - L'Afrique à l'abordage*, Panazol, Lavauzelle, 2014, 176 p.

BAHADUR Jay, *The Pirates of Somalia : Inside their Hidden World*, Random House Inc., 2011, 336 p.

BARRAULT Jean-Michel, *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Paris, Gallimard, 2007, 192 p.

BAYLY Christopher A., *The Birth of the Modern World, 1780-1914 : Global Connections and Comparisons*, Malden (Mass.), Blackwell, 2004, 568 p.

BELLAIS Renaud, « La lutte contre la piraterie comme un bien public international : une analyse économique », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 233-250.

BELLAIS Renaud, « Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une pax sinica ? », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 249-268.

BELLORD Cécile, « Les armateurs de France et la lutte anti-piraterie », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 403-406.

BERMAN Éric G., *French, UK and US policies to support peacekeeping in Africa*, Norvegian Institute of International Affairs - February 2002.

BERTIN-MOUROT Edouard, LELIEUR et TERROIR Emmanuel, *Terrorisme et piraterie. Des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*, Paris, L'Harmattan, 2008, 172 p.

BIN ABDURRAHIM AL HUDRI Ibrahim, *Hukum Jihad* [La loi du djihad], Solo, Pustaka At-Tibyan, 2000.

BOCA Angelo Del, *Una sconfitta dell'intelligenza : Italia e Somalia*, Bari, Laterza, 2de éd., 1993, 177 p.

BRYDEN Alan, N'DIAYE Boubakar et OLONISAKIN Funmi, *Challenges Of Security Sector Governance in West Africa*, Genève, DCAF, 2008, 432 p.

BUEGER Christian, « From Dusk to Dawn ? Maritime Domain Awareness in southeast Asia », *Contemporary Southeast Asia*, vol. 37/2, 2015, p. 157-182.

BUSCH BRITON Cooper, *Britain and the Persian Gulf, 1894-1914*, Berkeley & Los Angeles, University of California Press, 1967, 432 p.

CHAPLEAU Philippe, PANCRACIO Jean-Paul, *La piraterie maritime - Droit, pratiques et enjeux*, Paris, Vuibert, 2014, 224 p.

CHEBLI Antoine Salim, *La Piraterie maritime au début du XXIe siècle. Panorama, modes opératoires et solutions*, Mémoire de 3e cycle, Institut de criminologie, Université Paris-II Panthéon-Assas, juin 2009, 136 p. http://www.drmcc.org/IMG/pdf/La_piraterie_maritime_au_debut_du_XXIeme_siecle_v8.pdf.

CROUZET Guillemette, « "*A Golden Harvest*Ā » : exploitation et mondialisation des perles du golfe Arabo-Persique, (vers 1880 - vers 1910) », *Revue Historique*, avril 2011, nº 658, p. 327-356.
CROUZET Guillemette, « "*A Sea of Perpetual Maritime Truce ?*Ā : Les Britanniques, les pirates Qawasims et la pacification du Golfe Arabo-Persique (1809-1892) », S. Mechat, J.-J Roche et G. Lasconjarias (dir.), *Les Administrations coloniales et la pacification aux XIXe et XXe siècles*, Paris, CNRS, 2014, p. 125-141.
CROUZET Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes*, Paris, Champ Vallon, 2015, 670 p.
DAHOU Tarik, « La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global », *Politique africaine*, nº 116 (Dossier Gouverner la mer. États, pirates, sociétés), déc. 2010, p. 5-22.
DAWDY Shannon Lee, « Why Pirates Are Back », *Annual Review of Law and Social Science*, nº 7, 2011, p. 361-385.
DEPRÉDURAND Philippe, *L'Union européenne et la mer ou les limbes d'une puissance maritime*, Paris, L'Harmattan, 2011, 151 p.
DIONISIUS Agius A., *In the Wake of the Dhow : The Arabian Gulf and Oman*, Reading, Garnet-Ithaca Press, 2002, 272 p.
DIONISIUS Agius, A., *Seafaring in the Arabian Gulf and Oman* : *People of the Dhow*, Londres, Kegan Paul Ltd, 2005, 312 p.
DUBOIS Colette, « La navigation en mer Rouge à hauts risques ? Une timide initiative pour internationaliser la lutte contre la piraterie (1898-1903) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 371-390.
EETEN Siem Van, « A captured Dutch nobleman in Guernsey : a chance discovery », *Report and Transactions of La Société Guernesiaise*, 2013, vol. XXVII, nº 3, Guernsey, 2014, p. 586-596.
ELLEMAN Bruce, FORBES Andrew, ROSENBERG David (dir.), « `Piracy and Maritime Crime », *Naval war college*, Newport Rhode Island, nº 35, 2010, 275 p.
FAWOLE W. Alade et UKEJE Charles Ukeje, *The Crisis of the State and Regionalism in West Africa : Identity, Citizenship and Conflict*, Dakar, Codesria, 2005, 240 p.
FONTRIER Marc, *L'État démantelé : annales de Somalie*, *1991-1995 : de la chute de Siyaad Barre au retrait de l'ONUSOM*, Paris, Bibliothèque Peiresc, L'Harmattan, 2012, 563 p.
FORESTIER Patrick, *Pirates et commandos. Les secrets des opérations spéciales*, Paris, éd. du Rocher, 2010, 221 p.
FRÉCON Éric, « La piraterie du sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 199-214.
FRÉCON Éric, « Pirates des villes, pirates des champs : une génération de pirates au cœur du détroit de Malacca (1990-2012) », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 215-226.
FRÉCON Éric, *Chez les pirates d'Indonésie*, Paris, Fayard, 2011, 384 p.
FRÉCON Éric, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est. Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris, L'Harmattan/IRASEC, 2003, 278 p.
GASCON Alain (dir.), « Pillages et Pirateries », *Hérodote*, nº 134, La Découverte, sept. 2009, 226 p.
GIBLIN Béatrice (dir.), numéro spécial « Pillages et pirateries », *Hérodote*, nº 134, 3e trimestre 2009, 228 p.
GLÜCK Zoltan, « Maritime piracy, capital and securisation : the cas of Somalia », *The African State in a Changing Global Context*, I. Tarrosy, I. Szabo et G. Hyden (dir.), Berlin, LIT Verlag, 2011, p. 83-100.
GLÜCK Zoltan, « Piracy and the Production of security space », *Environnement and Planning, Society and Space*, 2015, vol. 33, 18 p.

GOMEZ Alejandro, « Entre résistance, piraterie et républicanisme. Mouvements insurrectionnels d'inspiration révolutionnaire franco-antillais sur la côte de Caracas 1794-1800 », *Travaux et Recherches de l'Université de Marne la Vallée*, nº 11, janvier 2006, p. 91-120.

GUISNEL Jean et MAHLER Vivianne, *Pirates de Somalie*, Paris, Grasset, 2012, 315 p.

GUIZIOU François et FORTIER Florian, « Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 215-232.

GUIZIOU François OTSA'A NGUEMA Daenis, « La piraterie en Afrique : une traduction spatiale spécifique ? », Laurent Pourinet, Jacques Guillaume et Étienne Chauvau (dir.), *Atlas permanent de la mer et du littoral*, nº 7, 2015, p. 62-63.

GUIZIOU François, « La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 197-214.

HAECKE Luc Van, *Kaperschip tussen Boulogne en Harlingen en hun passage in Oostende. Aspect van de Geschiedenis van Oostende (1803-1814)*, Uitgeverij Luc van Haecke, Bruges, 2015, 320 p.

HELLER-ROAZEN Daniel, *L'Ennemi de tous. Le pirate contre les nations*, Paris, Seuil, coll. « La librairie du XXe siècle », 2010, 316 p.

HOUBEN Marc, « De vis wordt duur betaald. Beeldvorming van moderne piraten », *Kapers en Piraten. Schurken of Helden ?*, Walburg Press, 2010, p. 109-111, 113-117 et 120-122.

HOURY Christophe, *La piraterie maritime au regard du droit international*, Paris, L'Harmattan, 2014, 260 p.

http://www.memoireonline.com/08/09/2652/La-lutte-contre-le-terrorisme-en-droit-international.html.

HUETZ de LEMPS Christian SEVIN, Olivier (dir.), *L'Asie-Pacifique des crises et des violences*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2008, 412 p.

KANE Solomon et MARTIN Francis, *Pirates et terroristes en mer d'Asie : le maillon faible du commerce mondial*, Paris, Autrement, 2005, 126 p.

KLEINEN John, « Maritime Piracy through a Barbarian Lens : Punishment and Representation (the *S.S. Namoa* Hijack Case, 1890-1891) », Kleinen et Osseweijer, (dir.), *Pirates, ports, and coasts in Asia : Historical and contemporary perspectives*, Singapour, ISEAS-IIAS, 2010, p. 57-68.

KRASKA James, *Contemporary Maritime Piracy : International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara, Prager Publishers, 2011, 272 p.

LACROUTS Olivier, « Vers une solution coopérative pour limiter les risques et les coûts liés à la piraterie », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 259-264.

LAVERGNOLLE Jean de, « L'assurance de la piraterie et son coût », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 265-270.

LEBŒUF Cédric, « Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organization, Geneva, December 13, 2011 », *Neptunus, revue électronique du Centre de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, vol. 18, nº 1, 2012.

MARCHAL Roland, « Flibustiers ou corsaires ? Des enjeux de l'opération maritime internationale contre la piraterie de proximité des côtes somaliennes », *Politique africaine*, nº 116 (Dossier Gouverner la mer. États, pirates, sociétés), déc. 2010, p. 85-96.

MASSAËR Diallo, *La sécurité en Afrique de l'ouest : enjeu de gouvernance et de développement*, OCDE/Club du Sahel, GTZ, Berlin, janv. 2007.

MASSON Philippe, *Les naufrageurs du Lusitania et la guerre de l'ombre*, Paris, A Michel, 1985, 243 p.

MÉRER Laurent, *Moi, Osmane, pirate somalien*, Paris, Koutoubia, 2009, 121 p.

MÉRINO Mathieu, *L'insécurité alimentaire en Afrique sub-saharienne*, Paris, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2009.
MESNET Xavier, « La lutte anti-piraterie dans l'océan Indien », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 391-395.
MOREL Claude, « Les Seychelles et les défis de la piraterie maritime », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 271-276.
MOYSE-BARLETT Hubert, *The Pirates of Trucial Oman*, Londres, Macdonald, 1966, 256 p.
MURPHY Martin N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money : Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Londres, C. Hurst & Co, 2010, 544 p.
NICOLAS Louis et REUSSNER André, *La puissance navale dans l'Histoire*, t. II de 1815 à 1914, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1974, 259 p.
NORCHI Charles H. et PROUTIÈRE-MAULION Gwenaëlle, *Piracy : in comparative perspective, problems, strategies, law*, Oxford, Hart, 2012, 448 p.
ONLEY James, *The Arabian Frontier of the Raj, Merchants, Rulers, and the British in the Nineteenth Century Gulf*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 320 p.
ONUOHA Freedom C., « Geo-Strategy of Oil in the Gulf of Guinea : Implications for Regional Stability », *Journal of Asian and African Studies*, vol. 45/3, 2010, p. 369-384.
ONUOHA Freedom C., *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea : Nigeria as a Microcosm*, Al Jazeera Center for Studies, 2012.
PEARSON Michael, « `Tremendous Damage' or `Mere Pinpricks' : The Costs of Piracy », *Journal of Early Modern History*, vol. 16, 2012, p. 463-480.
PORTAIL Jacques, « La piraterie contemporaine et la responsabilité du capitaine », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 399-402.
RAFLIK Jenny, « De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden », *Revue d'histoire maritime : Course, piraterie et économies littorales*, Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), nº 17, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 233-248.
RICHARDSON Michael, *A Time Bomb for Global Trade : Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Singapour, ISEAS, 2004, 155 p.
RIVA Yvon, « Aspects économiques de la piraterie sur l'activité de pêche au thon », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 277-280.
SALEM Zekeria Ould Ahmed, « Les écueils du partenariat : l'Union européenne et les accords de pêche avec l'Afrique », *Politique africaine*, nº 116 (Dossier Gouverner la mer. États, pirates, sociétés), déc. 2010, p. 23-42.
SARTRE Patrice, « La piraterie du delta du Niger. L'abondance des ressources dans un État faible », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 227-232.
SARTRE Patrice, « Responding to Insecurity in the Gulf of Guinea », *International Peace Institute*, juillet 2013, 20p.
SIKELI Jean-Paul, *La Lutte contre le terrorisme en droit international*, mémoire de DEA de droit public, Université d'Abidjan-Cocody, 2006.
TEVERSON Lord Jopling (dir.), *Combating Somali Piracy : the EU's Naval Operation Atalanta, report with evidences*, Authority of the House of Lords, London, 2010, 114 p.
TOURRET Paul, « Les flux maritimes face à la piraterie : quels impacts ? », *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Michèle Battesti (dir.), Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 251-256.

TROCKI Carl A., *Prince of Pirates : The Temenggongs and the Development of Johor and Singapore, 1784-1885*, Singapour, NUS Press, 2007 (1re édition 1979), 264 p.
VALLON Frédérique, *La Mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, Paris, Publibook Université, 2011, 168 p.
WOERKENS Martine Van, « Un procès des Thugs en 1877 », Denys Lombard (dir.), *Rêver l'Asie : Exotisme et littérature coloniale aux Indes, en Indochine et en Insulinde*, Paris, EHESS, 1993, p. 167-178.
YOUNG Adam J., « Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia », Derek Johnson & Mark Valencia (dir.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses*, Singapour, ISEAS-IIAS, 2005, p. 7-19.
YOUNG Adam J., *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia : History, Causes and Remedies*, Singapour, Institute of Southeat Asian Studies, 2007, 160 p.

Rapports relatifs à la piraterie contemporaine

Bergen Risk Solutions, *Gulf of Aden. Piracy. Background, forecast, practical prevention strategies*, 2009, 28 p. http://www.bergenrisksolutions.com/index.php?dokument=377.
Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, 4e éd., Witherby Publishing Group Ltd, Edinburgh, 2011, 95 p.
Bureau Maritime International (BMI), voir son site spécialisé sur la criminalité maritime. *icc-ccs.org*
CECCALDI Ceccaldi (dir.), *Weekly IFC Reports*, Singapour, Republic of Singapore Navy, 2014-2015.
CECCALDI François (dir.), *Monthly IFC Reports*, Singapour, Republic of Singapore Navy, 2014-2015.
Commission de la CEDEAO, Cadre de Prévention des Conflits de la CEDEAO, Règlement MSC/REG.1/01/08, Abuja, 2008.
Compte rendu quotidien de la Chambre de commerce internationale. *http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report*.
DCAF-UIP-ASSN, *Contrôle Parlementaire du Secteur de Sécurité : Disséminer les meilleures pratiques dans les États Membres de la CEDEAO* - Atelier Parlementaire Régional accueilli par l'Assemblée Nationale du Mali, Bamako, nov. 2011.
DO QUY-TOAN, *The pirates of Somalia : ending the threat, rebuilding a nation*, Banque mondiale, 2013, rapport no 76713, 216 p.
DULAIT André (sénateur), *Rapport parlementaire relatif au projet de loi de lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, 30 mars 2010, 235 p. *http://www.calameo.com/books/000009779c03ab30a64d1*
ECOWAS Council of Ministers, *Draft Code of Conduct for Armed Forces and Security Services of ECOWAS*, Abuja, août 2011.
ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships - Report for the Period 1 January - 31 December 2014*, Londres, ICC-CCS, janvier 2015, 33 p.
International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, *Piracy off the Somali Coast. Nairobi*, nov. 2008, 92 p. http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf
MÉNARD Christian (député), *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la Commission de la Défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, 13 mai 2009, 125 p. *http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i1670.pdf*
MÉNARD Christian (député), *Rapport sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, 9 nov. 2010, 89 p. *http://www.assemblee-*

nationale.fr/13/pdf/rapports/r2937.pdf
Organisation Maritime International (OMI), dépendant des Nations unies. Il héberge la totalité des conventions de l'OMI et notamment le Code de conduite de Djibouti (2009). *imo.org*
PEYRONNET Jean-Claude et TRUCY François (sénateurs), *Rapport au nom de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois sur l'application de la loi nº 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, 11 avril 2012, 102 p. http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4991.pdf
Rapport de l'Assemblée Nationale Française nº 1670 sur la piraterie maritime déposé par la commission de la Défense Nationale et des forces armées et présentées par Christian Menard, le 13 mai 2009, 125 p. *www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1670.asp*
Rapports de l'Organisation maritime internationale (agence de l'ONU). *http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/Piracy/Pages/default.aspx*.
Rapports semestriels et annuels du Bureau maritime international (branche de la Chambre de commerce internationale), dont *Piracy and armed robbery against ships. Annual report, 1 January - 31 December 2013*, Londres, janv. 2014, 75 p.
ReCAAP (Asie), *Annual Report 2010*, 2011, 132 p. *http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=81&PortalId=0&TabId=78*.
ReCAAP-Information Sharing Centre, *Half Yearly Report - Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, Singapour, ReCAAP, 2014, 67 p.
ReCAAP-Information Sharing Centre, *Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II)*, Singapour, ReCAAP, janvier 2015, 30 p.
The Economic Cost of Somali Piracy, Anna Bowden et Shikha Basnet, Oceans Beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation, 2011, 62 p.
The Pirates of Somalia : Ending the Threat, Rebuilding a Nation, International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington, 2013, 218 p.
UNIDO & UNCTAD, *Economic Development in Africa*, Report 2011.

Archéologie

BOUCAUD Philippe, Pewter, Found Aboard Queen Anne's Revenge, 2010, 6 p.
CARNES-MCNAUGHTON Linda et WILDE-RAMSING Mark, *Prelimibary Glassware and Bottle Analysis from Shipwreck 31CR314*, avril 2008, 19 p.
CARNES-MCNAUGHTON Linda, *Ceramic Assemblage Analysis from Shipwreck 31CR314*, juillet 2008, 23 p.
CARNES-MCNAUGHTON Linda, *Tobacco Pipe and Tool Analysis from 31CR314*, avril 2007, 14 p.
CASTRO F. V., *The Pepper Wreck. A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River*, Texas Presse Universitaire A&M, College Station, 2005, 304 p.
CERINO Christophe, L'HOUR Michel, RIETH Éric (dir.), Dossier « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », *Revue d'Histoire maritime*, nº 21, 2015, p. 15-280.
CLIFFORD B. C., *Plan for Archaeological Exploration & Survey, Ile Ste. Marie, Republic of Madagascar*, First Phase, Massachusetts, 2010.
CUNNINGHAM DOBSON Neil, « La Marquise de Tourny (Site 33c) : A Mid-18th Century Armed Privateer of Bordeaux », G. Stemm, S. Kingsley (dir.), *Oceans Odyssey 2, Underwater Heritage Management and Deep-Sea Shipwrecks in the English Channel and Atlantic Ocean*, Odyssey Marine Exploration, Oxbow Books, Oxford, 2011, p. 69-107.

DAGNEAU Charles, *La culture matérielle des épaves françaises en Atlantique nord et l'économie-monde capitaliste, 1700-1760*, thèse d'anthropologie, option archéologie, Université de Montréal, 2 vol., 2009.

DANIEL Shanna L., *The Seat of Ease : Sanitary Facilities from Shipwreck 31CR314*, août 2009, 12 p.

DE BRY John, « Christopher Condent's Fiery Dragon : Investigating an Early 18th-Century Pirate Shipwreck off the Coast of Madagascar », *X Marks the Spot : The Archaeology of Piracy*, K. Russell Skowronek et Charles R. Ewen (dir.), Presse Universitaire de Floride, Gainesville, 2006, p. 100-130.

DE BRY John, *Test excavation of The Adventure Galley & Fiery Dragon Wreck Sites Saint-Marie Island, Madagascar*, Floride, oct.-nov. 2000.

DE BRY John et ROLING Marco, « Revisiting the Fiery Dragon », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 57-92.

GULSETH Chad M., « Black Bart's Ranger », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 93-109.

GUYOT de SAINT-MICHEL E. J., *Griffin on the Route of an Indiaman*, Londres, Periple, 1999, XVI + 352 p.

HAMILTON Donny L., « Pirates and Merchants. Port Royal, Jamaica », R. K. Skowronek, C. R. Ewen (dir.), *X Marks the Spot. The Archaeology of Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2006, p. 13-30.

HAMILTON Christopher E., « The Pirate Ship Whydah », R. K. Skowronek, C. R. Ewen (dir.), *X Marks the Spot. The Archaeology of Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2006, p. 130-159.

HANSELMANN Frederick H. et BEEKER Charles D., « The Wreck of the Quedagh Merchant : The Lost Ship of Captain William Kidd », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 110-131.

HENRY Nathan C., Analysis of Armament from shipwreck 31CR314, juin 2009, 18 p.

KELLEHER Connie, « The Dunworley Bay Shipwreck : 17th-Century Evidence for Piracy and Slavery in Ireland ? », C. Horell, M. Damour (dir.), ACUA Underwater Archaeology Proceeding 2010, Advisory Council on Underwater Archaeology, 2010, p. 138-145.

KELLEHER Connie, « Pirate Ports and Harbours of West Cork in the Early-Seventeenth Century », Journal of Maritime Archaeology, Special issue : The Social Archaeology of Ports and Harbours, 8 (2), 2013, p. 347-366.

KELLEHER Connie, « Ireland's Golden Age of Piracy : History, Cartography, and Emerging Archaeology », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 165-207.

KINGSLEY Sean A., « The Art and Archaeology of Privateering : British Fortunes and Failures in 1744 », G. Stemm, S. Kingsley (dir.), *Oceans Odyssey 2, Underwater Heritage Management and Deep-Sea Shipwrecks in the English Channel and Atlantic Ocean*, Odyssey Marine Exploration, Oxford, Oxbow Books, 2011, p. 109-141.

KINKOR Kenneth J., « Artifacts That Talk Like Pirates. Jolly Roger Iconography and Archaeological Sites », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 228-238.

LIZÉ Patrick, « Piracy in the Indian Ocean. Mauritius and the Pirate Ship Speaker », R. K. Skowronek, C. R. Ewen (dir.), *X Marks the Spot. The Archaeology of Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2006, p. 81-99.

L'HOUR Michel et VEYRAT Élisabeth, « L'histoire surgie des eaux : l'épave de l'*Aimable Grenot* », *Catalogue collectif de l'exposition l'*Aimable Grenot, *un corsaire granvillais sus Louis XV*, musée du Vieux Granville, 2013, p. 99-117.

L'HOUR Michel et VEYRAT Élisabeth, *Les épaves corsaires de la* Natière, *archéologie sous-marine à Saint-Malo*, http://epaves.corsaires.culture.fr, publ. multimédia dans le cadre de la coll. Grands sites archéologiques, ministère de la Culture et de la Communication (DREST, Direction générale des patrimoines), 2010.

L'HOUR Michel et VEYRAT Élisabeth, *Un corsaire sous la mer. Les épaves de la* Natière, *archéologie sous-marine à Saint-Malo*, vol. 1 à 5, Adramar, 96 p. à 132 p.

LUSARDI Wayne R., *The Blackbeard Shipwreck Project*, 1999, 11 p.

LUSARDI Wayne R., « The Beaufort Inlet Shipwreck Artifact Assemblage », R. K. Skowronek, C. R. Ewen (dir.), *X Marks the Spot. The Archaeology of Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2006, p. 196-218.

MILLER J. William, SCHLEICHER Lisa S. et WATKINS KENNEY Sarah C., « Non destructive Chemical Characterization of Ceramic Sherds from Shipwreck 31CR314 and Brunswick Town », *Journal of Archaeological Science*, North Carolina, nº 35, 2008, p. 2824-2838.

PAGE Courtney et Ewen Charles R., « Recognizing a Pirate Shipwreck without the Skull and Crossbones », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 260-273.

Queen Anne's Revenge Shipwreck Project, Research Report and Bulletin Series, Department of Cultural Resources, State of North Carolina, *www.qaronline.org* :

RODLEY Edward John, “Firearms Curation in late Seventeenth and early Eighteenth Century Maritime Contexts : A Comparative StudyĀ, Graduate Masters Theses, Paper 113. http://scholarworks.umb.edu/masters_theses/113.

SKOWRONEK R. K. et EWEN C. R., « Identifying the Victims of Piracy in the Spanish Caribbean », R. K. Skowronek et C. R. Ewen (dir.), *X Marks the Spot. The Archaeology of Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2006, p. 248-267.

SOULAT Jean, « Les réchauds en alliage cuivreux dits “chafing dishĀ des XVIe-XVIIIe siècles en contexte archéologique : typologie, fonction et diffusion », *Bulletin Instrumentum*, nº 41, 2015, p. 40-44.

VEYRAT Élisabeth, « Food Aboard ! Eating & Drinking on French Frigates of the Early 18th century, according to the Natière Shipwrecks », *ACUA Underwater Archaeology Proceedings*, SHA, Québec, 2014, p. 99-106.

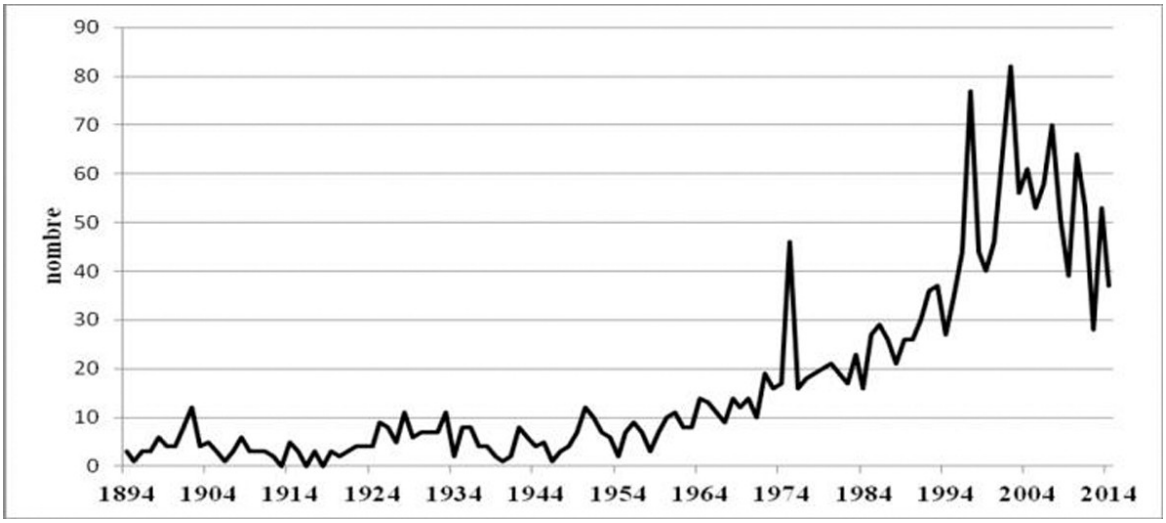
VEYRAT Élisabeth, « A leading Analysis : From Early 18th Century French Frigates, La Natière Shipwrecks », *ACUA Underwater Archaeology Proceedings*, SHA, Québec, 2014, p. 121-129.

WELSH Wendy M., *Lead Studs from Shipwreck 31CR314*, fév. 2008, 10 p.

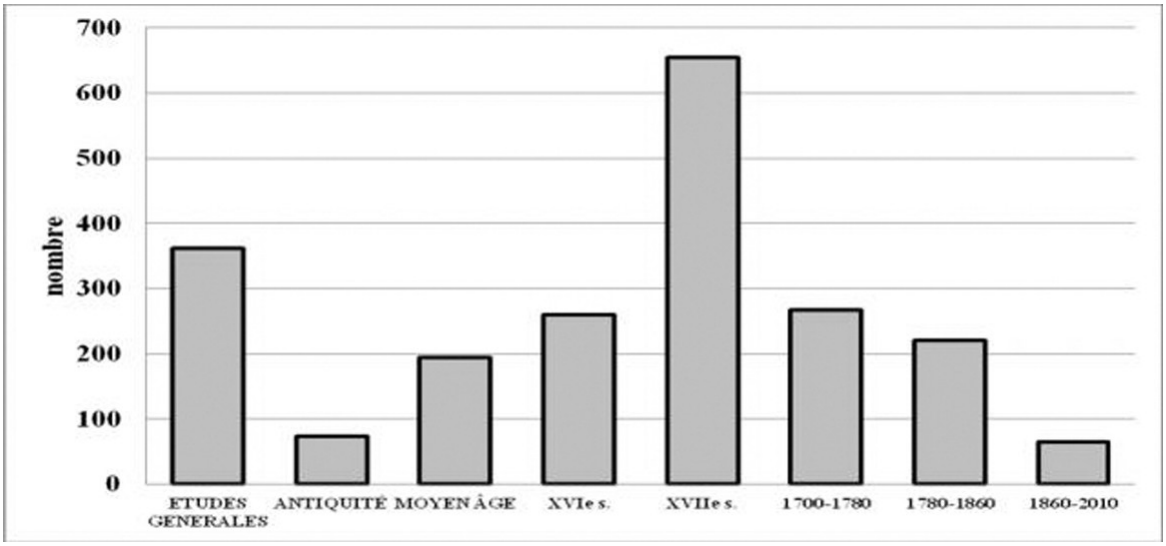
WILDE-RAMSING Mark, *Historical Background for the Queen Anne's Revenge Shipwreck Site*, août 2009, 28 p.

WILDE-RAMSING Mark, *Archaeological Investigations at the Queen Anne's Revenge Shipwreck Site*, août 2009, 36 p.

WILDE-RAMSING Mark U., CARNES-MCNAUGHTON Linda, « Blackbeard's Queen Anne's Revenge and Its French Connection », C. R. Ewen, R. K. Skowronek (dir.), *Pieces of Eight. More Archaeology Piracy*, Gainesville, University Press of Florida, 2016, p. 15-56.



Publications en Europe sur la course et la piraterie (1894-2014){413}



Publications sur la course et la piraterie par grandes périodes (1894-2014)

Liste des auteurs

ARNAUD Pascal, Professeur, université Lumière-Lyon-2, Institut Universitaire de France CNRS (Hisoma, UMR 5189, Maison de l'Orient et de la Méditerranée)
AUGERON Mickaël, Maître de conférences, HDR, université de La Rochelle
AUMONT Michel, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, université de Caen Basse-Normandie,
BARAZZUTTI Roberto, Administrateur de la Société française d'Histoire maritime
BRUNEAU Jean-Baptiste, Maître de conférences, université de Bretagne-Sud (Lorient)
BRY John de, Archéologue, Center for Historical Archaeology, Floride, États-Unis
BUTI Gilbert, Professeur émérite, université d'Aix-Marseille, CNRS - MMSH - Telemme
CALAFAT Guillaume, Maître de conférences, université de Paris-1-Panthéon-Sorbonne
CARD Lucie, Doctorante, université de Nantes
COURTIES Michel, Cartographe
CROUZET Guillemette, Université Paris-IV-Sorbonne
DI RÉ André, Historien maritimiste

FRÉCON Éric, Enseignant École navale (Brest)
GAUTIER Alban, Maître de conférences, université du Littoral et Côte d'Opale
GUIZIOU François, Doctorant, université de Nantes, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional
HAUDRÈRE Philippe, Professeur émérite, université d'Angers, membre de l'Académie de Marine
HRODĚJ Philippe, Maître de conférences, université de Bretagne Sud (Lorient)
KAISER Wolfgang, Professeur, Directeur d'études à l'EHESS, université Paris-1 Panthéon Sorbonne
LIMOUSIN Éric, Maître de conférences, université de Bretagne Sud (Lorient)
MARGOLIN Jean-Louis, Maître de conférences, université d'Aix-Marseille, Institut de Recherches Asiatiques (IrASIA-CNRS)
PICARD Christophe, Professeur d'histoire, université Paris-1-Panthéon-Sorbonne
PRÉTOU Pierre, Maître de conférences, université de La Rochelle
SARTRE Patrice, Officier supérieur
TERRIEN Nicolas, Doctorant, université de Nantes
VEYRAT Élisabeth, Archéologue. Ingénieur d'études au Département des recherches archéologiques sous-marines (DRASSM)
VIGNAL Alain, Docteur et agrégé histoire, lycée Dumont d'Urville (Toulon)

Index des noms de personnes (et dynasties)

A
Abbas Ier chah 337
Abd al-Malik b. Sa`îd 144
Abd al-Rahmân II 136, 139, 142, 495
Abd al-Rahmân III 136, 139, 142, 495
Abd Allâh 135, 141-143
Abd Allâh al-Balansî 141, 142
Abd Allâh b. Wazîr 141
Abd Allâh b. `Abd Allâh 135, 143
Absalon 89
Abû Hafs ibn Isâ 119
Abú Yahya 106
Abû `Imrân al-Fâsî 146
Adams John Quincy 322
Ahmad al-Râzî 144
Aïnétos 44
Al-Bâdisî 137, 494
Al-Faqih Hassan Ahmed 262
Al-Faqih Hassan Hassan 262
Al-Wâqidî 140
Albuquerque Alfonso de 16
Alexandre Farnèse 162
Alexandre le Grand 43, 65, 68
Alexandre le Molosse 45-46
Alexis III Ange 125
Aliénor 107
Allectus 31-32, 70, 532
Almeyda José 322-323

Amaro 95
Ameïnias 43
Amyntas de Rhodes 44
Anaxilas 64
Andrews Kenneth 159, 163-164, 496
Andrieszoon Michel 212
Andron 44
Andronic II 127
Andronic III 127
Ango Jean 156
Angria Kanaji 338, 555
Anicetus 70, 490, 536
Anne d'Autriche 188
Anschaire 80
Anstis 219
Antigone Gonatas 43
Antiochos III 44
Antipappas 52
Antonelli Juan Bautista 179
Antonio Dom 160, 162
Archambaud 212
Archimède 33
Aristote 46, 65
Artaxerxès 65
Æthelred II 84
Aubrey Jack 269
Audibert Pierre 304
Auguste 31, 34, 70, 185, 189, 305, 487
Aury Louis 320, 322, 324-326

B

Bacri 262
Baetens Roland 180-182, 497-498
Baker 246, 452, 504
Balangingi 349, 357, 361
Balbridge Adam 215
Balidar 309
Ballantyne Robert 480
Balzac 479
Banister 215
Barbe-Rouge 218
Barberousse Arūḏj et Ḫayr al-Dīn 9, 227-228
Barre Maxamed Siyaad 418, 562
Bart Jean 194, 199, 202, 304, 551, 554
Bartole 98
Barton Andrew 99, 114
Basile II 125
Baudouin II 124
Baudouin III 124
Baudouin V 88

Baugh Daniel 270
Bayning Paul 163
Beaufort duc de 188, 569
Beaulieu Jérôme Augustin de 183
Beauregard 217
Beauvollier Joseph de Courchant 452
Beeker Charles 469
Bégon 213
Belain d'Esnambuc 184
Bellamy Samuel 467
Beluche René 323
Bénard-Margollé Jacques 309
Beorhtric 77, 81
Béranger 136
Bérénikè 68
Bermúdez José Francisco 323
Bernanos 211-213, 217
Bersuire Pierre 96, 491
Berthaut Léon 383
Bin Ahmad 371
Binckes Jacob 211
Blain Christophe 484
Blake Robert 174-175, 497
Blénac comte de 189, 212
Boccace 96, 117
Boisot Louis de 167
Bolívar Simón 319-320, 322, 323-326
Bollito 269
Bonaparte Napoléon 286, 306, 554
Bonnel Ulane 303, 507
Bonnet Stede 219, 221, 484
Bonny Ann 14, 479
Bono Salvatore 227, 501, 504-505
Bontemps Jean 157
Boscawen 290-291
Boscher Marguerite 193
Boucher Antoine 340
Boucicaut 106
Boukris 60-61
Bourbon 219, 340-342, 452
Bourgeon François 484
Bourlemont Anglure de 175
Bowen John 340
Boyle Thomas 316
Brach 216
Braudel Fernand 10, 12, 117, 250, 492, 501, 504, 506
Bréa 212-213, 215
Brézé 101, 188, 491
Brión Luis 319, 322, 327
Brooke James 345, 362, 374, 509, 510

Bugis 345, 356
Bulkeley Richard 159
Burgess Samuel 219
Burgh John 163
Busnach 262
Byron Lord 478

C

Cabantous Alain 198, 516
Cachemarée 212-213, 215
Cahuzac 184
Caïus Marius 68
Calanca Paola 372, 510, 543
Calico Jack 14, 16
Calymna 45, 489
Carausius 31-32, 70, 73, 532
Carey George 159
Carrière Charles 255, 504, 506
Cary 304
Cassandreïa 43
Cassard Jacques 195, 199, 201-202, 217, 253, 504
Castries 294
Cavendish Thomas 165, 173
Cervera Pery José 318, 558
César Jules 29, 31, 57, 60-61, 102, 115, 183, 188, 490, 492, 534
Chack Paul 382
Chacón Pablo 322
Champernowne Arthur 160
Chappelain César 183
Charlemagne 85-86, 140, 142, 147, 493
Charles II 174, 183, 210, 212
Charles IV 318
Charles IX 154-156
Charles le Chauve 87
Charles le Gros 87
Charles Quint 152, 168, 227-228
Charles V 12, 100-101, 548
Charles VII 100-101
Chateaubriand 293
Chaucer 95, 491
Chavagnac 201
Chevalier Robert 183, 242, 253, 477
Ching Shih (voir Zheng Yi Sao)
Chôniatès 125-126
Choson 355
Cicéron 108, 112, 225, 489-490
Cienfuegos José 321, 328
Clairbone William 317
Clément saint 95, 536
Clifford Barry 449, 464-465, 468, 568

Clifford George 165, 174
Clive Robert 343
Clowes William Laird 162, 496
Coëtanlem frères 108
Colaert Jacques 181-182
Colbert 189, 214
Coligny 154, 497, 545
Collingwood amiral 275
Colomb Christophe 151, 498
Comnène Alexis 124
Comnène Andronic Ier 125
Comptes Pierre de 156
Condent Christopher 449-450, 452, 465
Condon William 449, 450-453, 465, 515
Constance-Chlore 31
Constant Pieter 211
Constantin 118
Conte Jacques 304
Cooper James Fenimore 479, 561
Coppens 190
Corsini Filippo 159
Cortés Hernán 152
Couraye Léonor du Parc 290, 444, 447, 541
Coustard Guy 217
Coxon 211, 217
Crabbe John 110
Cromwell Oliver 172, 174-175, 183, 209, 498
Crowhurst Patrick 292
Culliford Robert 219
Cussy Tarin de 213, 216
Cœur Jacques 101

D

Damianos 121
Dampier William 215, 475
Danells John 323
Danser (ou Dansa) 229, 549
Danycan Noël 296
Danzé 217
Davies Jefferson 379
Davis Howell 219
Davis John 160, 215, 217
De Flotte 254
De Gennes 200
Deane Richard 174
Decaen 307
Decatur 263
Defoe Daniel 14, 339, 477, 480
Delalande Arnaud 484
Démétrios Poliorcète 43, 45-46

Démosthène 25, 38-39, 63, 488
Denis 245, 342, 484, 547
Denys de Syracuse 64, 374, 558, 565
Des Gouttes 183
Deslandes Nicolas 296-297
Desmarestz Mathurin 219
Dessert Daniel 201, 499
Dias Francisco 153
Diaz Salvador 351, 358
Dicéarque 44
Digby Kenelm 174, 234
Diodore de Sicile 45, 64
Dion Cassius 66, 488-490
Disney Walt 485, 516
Divine Peter 219
Doenitz 385
Does Pieter van der 176
Dowling Patrick 295
Downing Clement 452
Drake Francis 160-161, 163-165, 173, 270, 431, 548
Du Casse Jean 190, 200, 216, 475, 499
Du Rausset 208
Du Tertre Jean-Baptiste 474, 516
Dubocage Michel 444
Duchenne Jean Pierre 308
Duclerc 201
Dufaux Jean 484
Duguay-Trouin 193, 195, 201-202, 337, 485, 551
Dumas Auguste 189, 498
Duquesne Abraham II 183, 240
Dutertre Jean-Marie 302

E
Earle Peter 227, 480, 501, 504
Édouard le Confesseur 88, 304-305
Éginhard 129, 139, 143
Élisabeth ou Élizabeth 159, 161-163
Ératosthène de Cyrène 26
Ernouf 307
Esmit Adolph 212
Esnambuc 184
Estrées d' 200, 211, 240
Eustache le Moine 89, 107, 113, 492, 539
Eutrope 32
Evertsen 215
Every Henry 215, 219, 340
Exmouth lord 110, 263
Exquemelin Alexandre 14, 27, 184, 475, 480, 516, 519

F
Fabri 254

Fang Guozhen 355
Fargo amiral 432, 434
Farnèse Alessandro 162, 168
Fatio Felipe 319, 321
Faxian 347, 509
Ferdinand le Catholique 100
Ferdinand VII 318
Feuga Jean 382
Fisher Godfrey 227, 384, 501, 503
Fleury Jean 152, 157, 245-246
Florus 29
Fontenay Michel 11, 14, 226-227, 229, 236-237, 240, 259-260, 264, 501-502, 504
Forant Job 183
Forbin 183, 202, 253
Forest David De 321, 540
Forester C. S. 269, 279
Fouquet 183
Fourmentin Jacques Oudart 304
Fournier 217
Francés de Alava 156
Franco José Luciano 314, 317, 507-508
François Grogniet 212-213, 215
François Ier 152, 158, 228
Frank Bernard 382, 384, 480
Fratin 228
Frédéric de Foix 156
Frédéric II 124
Frobisher Martin 160
Froissart 94

G

Gabaret Mathurin 183
Gama Vasco de 332-333
Gámez Duarte Feliciano 319, 322, 327, 507
Gargot Nicolas 183
Garitee Jerôme 315
Garneray Louis 269
Gascon 208, 216, 499
Gaspard Nicolas Iquan 180, 350
Gassen 255
Gastines 202
Gaudouin Elizabeth 221
George III 270
Ghafour Abdul 451
Ghazi Celebi 127
Ghisi 126
Giba Guillaume 124
Gilbert 160
Glasspoole Richard 356, 510
Glaucia 68

Godefroy 216
Godfred 81
Godwinseson Harold 87
Gomberville 474
Goodson William 209
Graeffe Laurent de 212-213, 217-218
Grammaticus 90
Grammont 211, 213, 215
Grasse de 273
Graves 273
Greene Molly 503, 505
Grégoras Nicéphore 127
Grenville 160, 174
Griffith D. W. 483
Grivel Baron 271
Groot Hugo ou Grotius 177, 358, 388, 542
Gui de Ponthieu 87
Guibert Pierre 304
Guillaume de Digulleville 95
Guillaume de La Marck 166-167
Guillaume le Taciturne 162
Guillaume Longue-Épée 82
Guillaume II 381
Guitard Louis 221
Guzman Gaspard de 180

H

Habla 119
Habsbourg 114, 235, 457
Halsey John 219, 221
Hannibal 36
Hârûn al-Rashîd 138
Hawke 290
Hawkins John 164-165, 270
Hawkins William 160-161, 270
Hawley de Dartmouth 95
Hégésippe 52
Hégésistrate 52
Hein Piet 175, 178, 181, 542
Héliodore 51, 54
Henri IV 177, 498
Henri V 101
Henri VIII 159
Herdman Mungo 219
Hernandez José Evaristo 321
Hérodote 488, 562
Héron 33
Herrera José Manuel 321
Hickey Donald 315-316, 507
Hippisley John 174

Hippone 96
Hishâm 142
Homère 27, 117
Hongwu 360
Honorat saint 95
Hood 273
Horn 178, 181, 212-213
Hornblower Horatio 269, 279
Hornigold Benjamin 221
Horsey Edward 159-160
Hotman de Fontenay Thimoleon 175, 183, 208
Howard Charles 159, 480
Hudson Henry 178
Hughes d'Arles 136

I

Iban 362
Iberville 201, 217
Ibn Hayyân 142, 144-145, 495
Ibn Khaldûn 120, 130-131, 493
Ibn Sirâj 146
Idrîs II 140, 147
Imagawa Ryôshun 351
Iranun 349, 352-353, 355, 357
Isocrate 25, 488
Ivoi Paul 381

J

Jackson Andrew 317, 324
Jackson William 208
Jailolo Raja 363
James IV 103
Jansen Cornil 181
Jean Bon Saint-André 273
Jean de Worcester 88
Jeanne de Belleville 109
Jean II pape 124
Jean V de Bretagne 101
Jelling 86
Jérémy 484
Jérôme saint 33
Johnson Captain 14, 219, 339, 477, 480
Johnson Charles 14, 219, 339
Johnson Jacob 219
Jolidon Paul 382
Jouan 385

K

Kaneyoshi 360
Kangxi 451, 456
Kaphourès 125

Kawasim Joasmee Al- 343-345, 509
Keir 366
Kelly Cornelius 219
Kent Alexander 16, 88-89, 269, 279, 281
Kidd William 221, 340, 449, 469, 508, 568
King John 219
Koryo 355
Koxinga (ou Zheng Chenggong) 350, 353-356
Kyd d'Exmouth William 110

L

La Buse 342, 452
La Luzerne 202
La Place 208, 217
La Porte Amador de 183
La Porte Charles de la Meilleraye 183
La Richardière 217
Labat Jean-Baptiste 474, 516
Laborde Ángel 323
Lafitte Jean 317, 321, 323-325
Laï Cho San 9
Laigle 202, 253
Lancaster James 336
Landolphe 277, 281-282
Lang Jack 395, 424, 547
Laqueur Walter 397, 513
Laudonnière René de 154
Lâwun 117, 121, 125-126, 140-141, 147, 383, 398
Le Clerc François 153
Le Coz Jean-Noël 296, 506-507
Le Duc 216
Le Guellaff Florence 505
Le Lièvre 217
Le Même François Thomas 302
Le Pers 216
Le Picard 208
Le Testu Guillaume 157, 161
Le Tourneur François Thomas 283
Le Vasseur François 14, 184
Léger Jacques 219
Léon de Tripoli 117, 121, 125-126, 140-141, 147, 383, 398
Léon III pape 140, 147
Leroux Gustave 383
Lesage Alain René 213, 215-217, 477
Lespagnol André 199, 203, 499, 505, 516
Li Dan 352
Lim Hong ou Limahong 355
Limousin Jean-Pierre 304, 501
Linois 281
Liutprand de Cremone 136

Lombard Denys 374, 509-510, 558, 565
Loo Ivo van 168, 497
Lothen 89
Louis saint 104
Louis XIV 15, 187-188, 193, 202, 205, 210, 250, 258, 285, 287, 289, 497, 499, 504-505, 507, 517, 529, 540, 544
Louis XVI 285-286, 294, 302, 506-507
Loviot Fanny 356, 510
Lowther George 219
Lozano Juan Domingo 319
Lucena Salmoral Manuel 155, 496
Luckner Felix von 384
Lucullus 69
Lumey van der Marck 82, 88, 95, 124, 157, 161, 166-167, 225, 381, 491, 501, 503, 530, 543, 563
Lynch Thomas 210, 212
Lyttleton Charles 209

M

Mac Orlan Pierre 385
Macatter Edward 295
Madison James 317
Maintenon marquis de 211-212
Mamerot 95, 491-492
Mansfield Edward 209
Marathes 338, 343
Marc-Antoine 69
Marcantoni Marco 319
Marcellin Ammien 71
Marcellus 69
Marcus Antonius 69
Margeritius de Brindisi 125
Margollé Jean 309
Marshall Rob 484
Martin-Deydier Annick 289, 293, 506-507
Massertie 215
Masson Philippe 311
Matsumoto Leiji 484
Maurepas 287
Maximien Hercule 31, 498
Mazarin 175, 183
Médicis Catherine de 154
Médicis Côme Ier de 227
Ménandre 66
Menéndez de Avilés Pedro 154
Merouche Lemnouar 232-233, 237, 265, 502-503
Meyer Jean 204, 499-500, 506-507
Michel Le Basque 208
Miers Anthony 385
Ming 349, 354-356, 359-360, 372, 456, 510
Miniac de la Moinerie 195, 202

Minos 26, 48
Misson 9, 14, 477
Mithridate 68-69
Modyford Thomas 209-210
Moineau Jean 16
Molesworth 212
Monck George 174, 209
Monluc Pierre-Bertrand de 156
Monroe James 314, 326
Montauban Étienne de 215
Montbars l'exterminateur 14
Montilla Mariano 323
Montmorency Henri de 188
Moquet Jean 184
Moreau Jean Pierre 184, 498
Morgan Henry 9, 14, 208, 210, 217, 327, 500
Morillo Pablo 320, 322, 325
Moros 352, 355, 357, 361
Morphy Diego 321, 328
Morris Charles 321
Moucheron Balthasar de 176
Muhammad 121, 143, 509, 540, 556
Mujahid al Muwaffaq 122
Müller Karl von 225, 382, 543
Muratori Ludovico Antonio 259
Mûsâ b. Nusayr 135
Musset Lucien 130, 493
Myddelton Thomas 159, 163
Myngs Christopher 209

N
Napoléon Ier 286, 306-307, 309, 315, 318, 505,515, 525, 529, 554, 559
Nassau Louis 166
Nassau Maurice 177
Nau 14, 208
Nelson 270, 275
Néron 71
Nerzic Jean-Yves 200, 499
Newport Christopher 165, 208
Nicolas saint 95
Nikandros 44
Nimitz 385
Norderling Johann 320, 323

O
Odeinath 32, 73
Ogeron Bertrand 184, 208, 211
Oiwa Kenzi 485
Olaf saint 84
Olivares comte-duc d' 179-180
Ollivier Blaise 287

Olonnais François Nau dit l' 14, 208
Omaër 199
Ooryphas 121
Orang Laut 357, 374
Osgod Clapa 88, 538
Osmân Bey 16
Oxenham 160-161

P

Padilla José Prudencio 323, 327
Palearo Giacomo 228
Paléologue Michel VIII 127
Panetié François 194
Parker Geoffrey 171, 497
Parker William 165, 171, 272, 322
Patrick saint 80
Paul chevalier 183
Paul Jones John 295
Paul-Émile 30, 498
Pay de Poole Harry 109
Pégonitès 125
Pellerin Patrice 484
Pellew Edward 271-272
Peluco Nicoloso 125
Penn William 174-175, 184, 209
Perroud Jacques 304, 309
Persée 67
Pescatore Enrico 123, 125-126
Pescennius Niger 71
Pétion Alexandre 319
Pétrone 57
Peyrot capitaine 156
Philippe Auguste 107
Philippe II d'Espagne 154, 157-158, 160-162, 164, 166, 457, 496-497, 499, 501, 504, 517
Philippe III 176, 180
Philippe IV 179-180
Philippe V 43, 45, 47
Philippe V de Macédoine 44-45, 47, 65
Philippe VI le Bel 100
Philips William 219
Photios 121
Phraggopoulos 126-127
Piar Manuel 323
Pier Gerlofs Donia 114
Pirenne Henri 120, 129, 492
Pizarro José 321
Platt Richard 283
Plaute 51, 66
Plucket Pierre-Édouard 304-305
Plunket Thomas 174

Plusqualec 103
Plutarque 28, 30, 488, 490
Pointis 200, 217, 337
Pol saint 95
Polanski Roman 484
Polybe 40-41, 49, 488-489
Pompée 28-29, 31, 52, 69, 102, 115, 489, 492
Pontchartrain 189, 199-201, 216, 253, 499
Porée Alain, sieur du Breil 195, 201
Porée Charles, de La Touche 195, 201
Porta Joseph de la 321
Porta Moisés de la 321
Porter David 315
Posidonius d'Apamée 29
Posthume 32
Postumius 46
Pouancey Nepveu de 211-212
Preira Antonio 309
Probus 73
Ptolémée III Évergète 26
Pyle Howard 480, 483
Pyrard de Laval François 333, 508
Pyrrhus 65

Q
Qawasimis 365-367, 370-371, 373, 375
Qudâma b. Ja`far 140

R
Rackam 14, 16
Raffles Stamford 362
Ragnall de Man 89
Raleigh Walter 159-160, 165, 174, 270
Ramírez Alejandro 322, 324, 328
Ratibor 89
Ratyé 384
Raulin Guy de 386
Ravenau de Lussan 215
Raymond Jeremias 165
Razilly 183-184
Read Mary 9, 14, 479
Rediker Marcus 218, 500
Regnault Jacques 183
Remacle Marcel 484
Renaud de Châtillon 124
Reneger Robert 159
Restrepo José Manuel 319-320, 322, 324, 327, 507
Ribault Jean 154
Ribera Francisco de 182
Richard III 101
Richer de Reims 82, 491

Roberts Bartholomew 218-219, 221-222
Robinson Crusoe 14
Rodigneaux Michel 307
Rodney amiral 273
Rodríguez Torices Manuel 319
Rollon 82, 87
Romain Ier Lécapène 122
Roman Alain 307, 311, 484, 490, 532-534, 536, 539
Rombout Mathieu 181
Roquefeuil comte de 202, 286
Rose 172, 211, 215
Ruiz Juan de Apodaca 321
Rupert 174
Ruyter Michiel Adriaen de 179
Ryan Luke 295, 499

S

Sahnûn 120, 145
Saint-Laurent chevalier de 213
Saint-Pol-Hécourt 202
Salvago Giovanni Battista 229-230, 234
Sanudo 126
Sartine 294
Saturninus 68
Saus 202
Sawkins 211
Schoonover Frank Earle 480
Scott Walter 478, 547
Seckford Henry 159
Seignelay marquis de 189, 199-200, 214
Sénèque 28, 490
Septime-Sévère 71
Sercey 281
Serstevens Albert t' 386
Servilius Vatia Isauricus 68
Sgouros Léon 125
Sharpe 211, 217
Shirley Anthony 208
Simon Louis 201, 255
Siphantos 124
Sivadji 338
Skédilaïdas 44
Sālih Reis 228
Smith William 219
Sô Sadashige 354
Sôkleïdas 52
Soliman le Magnifique 227-228, 234, 502, 555
Song 456
Sordoval 156
Sores Jacques de 153

Sourdeval André de 156
Souville Tom 309
Sparrow Jack 9, 16, 516
Steiriônès 125-126
Stodgill John 219
Störtebeker Klaus 112-113
Strabon 29, 32, 45-46, 64, 67, 70, 489-490
Stradling Robert 182, 498
Suffren 254, 342
Suharto 429, 435
Sulaymân 135, 142
Surcouf 269, 279, 302, 307, 310, 342, 381-382, 484-485
Swan 215
Sylla 68

T

Tacite 70-71
Talbi Mohamed 143, 495
Tan Lian Lay 429
Taverne 190
Tay Son 360
Taylor John 452
Tenenti Alberto 227, 229, 235, 501, 503
Térence 66
Tew Thomas 215, 219, 340
Théophraste 65
Thomas Stephen 159, 163, 165, 174, 209-210, 212, 215-216, 219, 246, 283, 302, 316, 320, 322, 340, 496, 504
Thorkell le Long 86
Thucydide 26, 38, 42, 48, 63
Tibère 29, 71
Timoklès 44
Timoléon 46
Tipu Sultan 343
Tirpitz 383-384
Tite-Live 29-30, 41, 46, 488-489
Toccard 212
Tomé Pires 349
Toudouze Georges Gustave 383
Tourville 201
Toussaint Auguste 185, 305-306, 498
Townley 213, 215
Tranin Edmond 382, 384
Trébutor 208
Trimalcion 57
Tristan 212
Trollope Henry 272
Tromp Maarten 172, 175, 181
Tulaji 339

U

Ubayd Allâh 142
Ulpien 24, 55, 58, 72, 487
Umur Pacha 127
Ṫurgẖūd 228
Usama Ibn Mundiqh 124

V
Valdemar Ier 90
Valérian Dominique 132, 493
Valin 199, 505
Valincour 189
Van Horn 212-213
Vauban 201, 204, 250, 504
Vauclin Moïse 208
Venable Robert 175
Veneto Léon 126
Verbinski Gore 484
Vespasien 71
Vidal Peire 123
Villaret Joyeuse 273
Villiers George 174
Villiers Patrick 168, 179, 181, 202-203, 290, 294, 298, 306, 311, 397, 496-497, 499, 505, 507, 513, 538, 551, 554
Villon 94, 491
Vincent Ferrier saint 95
Vitellius 70
Vitruve 59

W
Wakô 348-349, 354, 357, 360
Wallerstein 264
Wang Zhi 354
Wanghaiguo 360
Wanli 456-457
Warren James 272, 352-353, 509, 555, 559
Watts John 163
Wijerd Jelckama 114
Wilson 322, 381
Witte Corneliszoon de With 466
Wright John 469
Wang Dayuan 347
Wyeth Newell Convers 480, 483

Y
Yankey 213, 215
Yano Takashi 485
Yorke 272
Yrling 89
Yuan 355
Yudhoyono 434
Yûnis Ben Ahmed 262

Yûnis Ben Yûnis 262

Z

Zamorin 338
Zhang Pao 354
Zheng Chenggong (ou Koxinga) 350, 354-356
Zheng He 350, 355-356, 360
Zheng Yi Sao, Ching Shih 353-356, 358, 360
Zheng Zhilong 350, 354-355, 358, 360
Zosime 72

Index des noms de lieux (villes, îles, régions)

A
Abidjan 416
Abydos 121
Acapulco 152
Achaïe 67
Açores 13, 151-153, 158, 163-164, 175, 289, 451
Acre 140, 494, 545
Aden golfe d' 392-394, 418, 420-421, 424, 512, 565-566
Aïgialè 52, 60, 490
Aix-la-Chapelle 85
al-Andalus 119, 229
Alalia 33, 534
Alep 335, 504, 544
Alexandrie 26, 65, 117, 123, 136, 143, 240, 245, 253, 332, 335
Alger 227-234, 236-237, 239-240, 245-246, 254, 259, 261-263, 502-503, 506, 519, 544, 548
Algésiras 120
Alkmaar 167
Almeria 119, 133, 139, 142-144
Amiens 258, 262, 269, 305-306
Amisos 126
Amorgos 52, 60
Ampurias 135
Amsterdam 168, 178, 204, 466
Anaia 127
Anambas archipel des 349, 436
Anatolie 129, 136-138, 140, 142, 238

Ancône 120
Andalousie 119, 229
Anemurium 71
Angostura 323
Anjouan île d' 215
Antilles 13, 153, 161, 164-165, 171, 175, 179, 183, 189, 200-201, 207-208, 211-212, 216, 220, 222, 288, 292, 298, 303-304, 307, 314-315, 320, 322, 340-341, 352, 469, 473-474, 483, 498, 516
Antioche 124
Antium 40-41, 46, 65
Antium Laurentum 40-41, 46, 65
Anvers 158, 160, 167-168, 177, 202
Apamée 29, 35
Apennin ligure 30
Aragon 98, 102, 105-106, 226, 232
Ardea 40-41
Argos 40, 72, 121
Arles 119-120, 136-137, 504, 544
Arnemuiden 167
Asilah 120
Athènes 37-39, 43, 48, 58, 63, 65, 72, 125
Attaleia 121
Attique 37, 43, 125
Aves îles d' 211
Aydin 127

B

Bab-el-Mandeb 341
Bagan Siapi-Api 429
Bagdad 135, 138, 140-141, 398
Bahamas 151, 154, 284, 468
Bahia 161, 178, 465-466
Bahreïn 368, 395
Baléares 29, 51, 66, 105, 119-120, 122, 129, 133-134, 143, 228, 233
Baltimore 230, 315-316, 321, 323, 325
Banaadir 419
Bandar Abbas 337
Bander 421
Bangka île de 352
Bangkok 435
Banka détroit 345
Barataria 317, 319-320, 323-325, 484
Barbade 175, 209, 219
Barcelone 136, 142, 262
Barfleur 250
Bari 119, 418
Bassora ou Bassorah 335-336
Bata 416
Batam 431, 434
Batavia 358
Bayeux 85

Bayonne 201, 288-292, 294-295, 297, 303, 544
Beaumaris 159
Bejaia 132, 493
Belakang Padang 436
Belle-Île 156
Bengazi 68
Berbera 421
Bergen 111, 386, 566
Bermudes 284
Beylah 421
Beyrouth 106, 494
Bintan 433-434, 436
Birka 80
Biscaye 101, 108
Bizerte 57, 233, 235
Bogotá 318, 324
Bombay 338-340, 343-344, 365, 367-368, 469, 549, 559
Bonifacio 124
Bonne-Espérance cap de 16, 331, 341, 450-451
Boosaaso 422
Bordeaux 95, 156, 285, 288-289, 292, 294, 297-298, 302-304, 308, 568
Bornéo 345, 349, 353, 362, 509
Bougie 132, 493
Boukris 490
Bourbon île 219, 340-342, 452, 509
Bourgneuf 108
Brême 112
Brest 31, 183, 187, 190-191, 202, 217, 287-289, 295, 297, 303, 305, 416, 499
Brindisi 119, 125
Bristol 88, 162, 283, 316
Bruges 88, 557, 563
Brunei 362, 374, 432, 514
Bruxelles 180, 181, 437
Buenos Aires 318-319, 321-322, 324-327
Buton île de 352
Byzance 59, 72, 134, 141

C

Cadix 30, 164-165, 313, 322, 328, 507
Caere 63-64
Calais 77, 160, 191, 286, 288-289, 293, 296-297, 303, 306, 308, 497, 499, 521, 525
Calicut 331-332, 334, 338, 508
Caluula 421
Camaret 191
Campêche 208-209, 215
Canaries 152-153, 157-158, 246
Cancale 291
Canton 361, 451, 457
Cantorbéry 95, 491
Cap-Vert 153, 281, 450

Caracas 211, 213, 318, 508, 556-557, 562
Caraïbes 9, 13, 15, 153, 258, 283-284, 450, 483, 485, 516, 549
Carthage 35, 40-42, 46, 52, 65, 118, 321
Carthagène 105
Carthagène des Indes, Cartagena de Indias 14, 151, 164, 179, 200, 211, 213, 217-218, 319-320, 322, 324-325, 327, 337
Carúpano 323
Cassandrea 72
Castille 105
Catalina île 327, 469
Catalogne 135, 142
Cateau-Cambrésis 154, 166
Cayes 320, 324-325, 327, 515
Cayo de Carena 209
Ceram île de 353, 362
Ceuta 132, 144
Ceylan 347
Châlons-sur-Saône 101
Chandax 119
Changi 437
Charleston 213, 321, 325, 327
Chausey îles 283
Cherbourg 289, 291-292, 295, 303-305, 308, 311
Chesapeake 273
Chio 127
Chittagong 339
Chypre 54, 56, 68, 73, 124, 134, 136, 141, 235
Cilicie 47, 51, 62, 66-68, 71, 141, 489
Cinque-Ports 108
Circei 40
Civitavecchia 119, 135
Clear cap 197, 201
Cnide 67
Cnossos 40
Cologne 85
Colonne capo 35
Comagène 71
Combourg 294
Conquet 191
Constantinople 83, 93, 103, 117-119, 122-123, 125-127, 134, 142, 246, 252-253
Copenhague 89
Corfou 64, 126
Coro 209
Coromandel 342
Corse 64-65, 118-119, 122, 133-135, 228, 230-231, 233, 241-244, 254, 502, 545
Cos 119
Cosa 69
Crète 47, 51, 56, 60, 62, 66-67, 69, 73, 104, 119, 121, 123, 126, 134, 136, 139, 143, 489, 493, 494, 537, 554
Crimée 15, 72, 264, 311, 511

Cuba 209-210, 318, 321, 324, 325, 328, 479, 507-508
Cul-de-Sac 217
Cumaná 209
Curaçao 179, 314
Curassol 211, 214
Cyrénaïque 69
Cyrène 26, 65, 68
Cyzique 72

D
Daman 337-338
Damas 117, 141
Dardanelles 72, 118
Deccan 338
Deina 122
Delgado cap 337, 495
Delhi 338, 543, 549
Délos île de 63, 67
Delphes 67, 534
Denia 133, 493, 537
Dieppe 14, 289, 292, 303, 308-309, 539
Dinan 187
Diu 334, 337
Djedda, Djeddah 335
Djerba 262
Djibouti 425, 567
Dogger-Bank 197
Dol 190
Dordrecht 167
Douvres 107, 521, 525
Dublin 85, 87-88
Dyrrachium 121

E
Égine 119
Elbe 64, 80, 254
Eldorado 28
Enkhuisen, Enkhuizen 177, 182
Éphèse 73
Essex 88-89, 315
Étolie 62
Étrurie 64, 69
Eubée 126-127
Eyl 421

F
Famagouste 105-106, 229
Fionie 80
Fisterra 95, 108
Flandre 79, 87-89, 203, 498
Flessingue 167, 176-177, 179, 204

Flores île de 352
Florus 490
Fougères 187
Francavilla 228
France île de 298, 307, 342
Frise 87, 89-90, 112, 114

G

Galice 129
Galveston 317, 319, 321, 324-325
Gand 168, 317-318
Gartner île 340
Gascogne 14, 80, 108, 201, 288-289
Gênes 98, 104, 106, 123-124, 126, 132, 136, 230, 257, 264, 557
Genève 388
Ghana 405-407, 409, 515
Gibraltar 30, 66, 73, 262, 289, 533
Glasgow 316, 537
Goa 334, 336-338, 550-551
Gokstad 85
Gorée 340
Gotland île de 82, 90, 95
Gouda 167
Gracias cap 215
Granville 283, 287-288, 290, 292-293, 295-298, 303, 305, 308-309, 443-444, 506-507, 541
Guadeloupe 292, 303, 307, 314, 320
Guangdong 350
Guangzhou 361, 451, 457
Guayaquil 215
Gudme 80
Guernesey 197, 287
Guinée 160, 176, 216, 333, 362, 407, 409, 413, 416, 451
Guinée Bissau 405, 407-408, 410, 412
Guinée équatoriale 405, 416, 513
Guinée golfe de 15, 152, 158, 395, 405-411, 413-416, 425-426, 512-513
Gujarat 331-332
Gustavia 320

H

Haarlem 167, 230
Haikou 430
Haïti 13, 319-320, 322, 324, 326-327, 508
Halieis 63
Halifax 284, 316
Halmahera île de 374
Hambourg 112, 203, 242, 389
Hastings 87
Hébrides îles 86, 89
Hedeby 81
Heligoland 108
Hellespont 71

Héraklion 139
Hiérapytna 43, 45, 62
Hispaniola 13
Hobyo 421
Hoëdic îles de 156
Homs 141
Honfleur 14, 289, 292, 295, 303, 308
Hong Kong 348, 361, 430
Hoorn 167, 176
Höräaland 77
Horn cap 178, 220
Houat île de 156
Hyères 36

I
Ifrîqiya 134-136, 138, 140, 142-143, 145-146
Illyrie 47, 66-67
Indonésie 348, 357, 392-393, 429, 431-436, 439-440, 458, 511, 513-514, 562
Irlande 78-80, 86-88, 162-163, 173, 177, 194, 197, 200, 230, 250, 289, 295, 305, 316
Isaurie 71
Ischia 119
Istanbul 227, 229, 536, 542, 545, 549, 553
Itaparica île d' 466

J
Jabala 141
Jakarta 358
Jamaïque 176, 184, 208-212, 214, 216-217, 326-327, 388, 500, 506, 544, 546
Java 347, 352, 436
Jemaja île de 349
Jersey 187, 197, 199, 287, 493, 499
Jingdezhen 456
Jinshan 356
Johor 356, 374, 542, 565
Jolo 362, 374
Juan Fernández île de 215
Juan-Griego 322
Jutland 81, 380

K
Kairouan 136, 143
Kalimantan 436, 558
Karpathos 119
Kéa 126
Kent 16, 88-89, 269, 279, 281
Kharrack île de 373
Khor Fakkan 337, 373
Kismaayo 419, 422
Kos 119
Kuala Lumpur 391, 429, 435, 509, 540
Kvarner 120

Kyrénia 54
Kythèra 119
Kyûshû île de 350-351, 354, 360

L
La Boyne 200, 250
La Brielle 167
La Guayra 211
La Havane 153, 165, 175, 178-179, 213, 318, 321-322, 324-325, 328
La Haye 361, 380, 389, 397
La Hougue 200, 250
La Mecque 335, 340, 460
La Nouvelle-Orléans 317, 319-321, 328
La Rochelle 14, 93, 151, 160, 176, 183, 286, 288-289, 303, 505, 540, 551
La Tortue 13-14, 174-175, 184-185, 208-209, 211, 500
La Valette 227
La Yaguana 153
Lacinium cap 35
Lagos 200, 550, 560
Lampedusa 119, 135
Laon 88
Le Caire 332, 493
Le Havre 14, 285, 289, 292-293, 295, 297, 303-304, 544
Lemnos 72, 121, 235
Léogane 217
Lépante 12, 227, 229, 234, 496, 503
Leyde 167
Libéria 405, 411, 413
Libertalia 14, 477, 500
Ligurie 30, 66, 254
Lima 158, 313, 318
Lindisfarne 85
Lipari 125, 228
Lipari île de 125, 228
Liverpool 284, 316
Livourne 173, 227, 233-234, 239-241, 245-246, 257, 262, 503-504
Lizard cap 197
Londres 14, 84, 158-159, 162, 164-165, 173, 175, 177, 204, 271, 283, 292, 315-316, 336, 339, 361, 380, 437, 467, 469, 477, 511
Lorient 190, 202, 295, 303

M
Macao 348, 357, 457, 550, 554
Macassar 345
Madagascar 14, 215, 340-342, 357, 449-451, 463, 465, 477, 500, 509, 515, 558, 568
Madame îlot 449, 453, 455, 462-463, 465, 515
Madère 151-153, 156-157
Madras 337
Madrid 179, 210, 229, 318, 326-328, 362
Maghreb 122-123, 129, 132, 135, 138, 140, 142-143, 227, 229, 237-240, 244-245, 262, 411, 493, 495, 501, 503, 506, 549

Magydos 67
Mahdiya 133
Majorque 105-106, 133, 135
Makassar 345
Malabar 331, 337-338, 368
Malacca détroit de 15, 332, 336, 341, 345, 347-348, 352, 361, 392-393, 399, 418, 426, 429, 432-434, 438-440, 545, 562
Maldives 420, 458
Malmø 111
Malte 46, 51, 66, 123, 125, 183, 227, 233-234, 236-237, 240, 245-246, 253, 260-261, 501-502, 542
Mamora la 173, 233
Man île de 89, 175, 228, 328, 408
Manama 395
Manfredonia 228
Manille 152, 165, 352, 355, 358
Maracaïbo 208, 210-211
Margarita 211, 319, 322-323, 326
Marie-Galante 212
Marka 419, 422
Marseille 32-33, 36, 47, 119, 137, 183, 226, 240, 243, 246, 252-255, 257, 262, 292, 297, 503, 534, 555
Martinique 212, 219, 288, 292, 298, 545, 554
Mascareignes 219, 341, 343
Mascate 337, 343-344, 365-366, 368-369, 371, 373
Mastia 35, 41
Matanzas 178, 542
Maurétanie 129
Maurice île 176-177, 307, 341
Mayport 154
Mazzara 125
Mecklembourg 80, 111
Medina del Campo 158
Medine 134
Melilla 229
Meloria 106
Meneblik 167
Messine 228
Mexico 158, 213, 318
Middelbourg 167-168, 177, 179, 204
Milet 42, 61
Mindanao 374
Minorque 135, 228
Misène 71
Mistra 126
Mitylène 63
Modon 126
Moluques 353, 357, 458
Mombassa 337
Monemvasie 126
Mont Athos 72

Montego Bay 388-389, 506, 511
Montevideo 318
Montréal 389, 397, 545, 568
Morlaix 109, 190, 289, 297, 543
Morotoi île de 374
Mortefontaine 303
Mozambique 337
Mozambique canal du 16, 221, 357, 420
Mudug 419
Mumbai 451, 458
Muqdisho 419, 421
Murcie 139
Musandam 373

N
Nagasaki 358
Nantes 183, 190, 285, 289, 292, 295, 302-304, 308, 544
Naples 125, 135, 229, 264
Natière 443-447, 569-570
Naucratis 39, 61
Nauplie 125
Naxos 52-53, 126, 489-490
Negara 362
New York 213, 215, 315, 321, 341, 469
Nice 119-120, 135, 228
Nicée 126
Nieuport 180
Nigéria 395, 405, 407, 409-411, 512-513, 559-560, 564
Ningbo 355
Nombre de Dios 152, 157
Norfolk 321, 325
Normandie 14, 79, 84, 107, 153, 491, 498, 528, 541
Northumberland 85
Nydam 85

O
Ocumare 323
Olbia 36
Oldenbourg 112
Oléron 108
Oman 72, 141, 343, 359, 365, 368, 370-373, 394, 561, 564
Or île d' 214
Oran 227, 386
Orbitello 188
Ormüz 336-337, 341
Ormüz détroit d' 365, 371-373, 420
Ormüz île d' 335
Ostende 180, 183, 202, 451
Ostie 52, 66, 69, 228
Otrante canal d' 67, 235
Ouidah 467

P

Palawan île de 430
Palerme 143, 239
Palmyre 73
Pamphylie 67, 73
Panama 152, 161, 179, 210-211, 215
Pantelleria 125
Paris 15, 85, 87, 264, 284, 294, 311, 316, 379, 384, 398, 480, 504, 511, 544
Parris Island 154
Pasajes 172
Pechina 119, 143-145
Pékin 331, 431
Péloponnèse 26, 37-38, 42, 48-49, 63-64, 127, 136
Pemba 337
Pergè 67
Perim île de 343
Pernambouc 466
Petit-Goave 211, 217, 219
Phasélis 62, 67
Philippines 152, 215, 348, 352, 355, 357-358, 361, 392, 429, 432-433, 438, 514
Phocée 127
Phyllaïos 64
Pise 29, 52, 66, 106, 123-124, 132-133, 136, 243
Plymouth 160-162, 164, 197, 450
Point Cagway 209
Pointe Noire 416
Poissy 100
Poméranie 80
Pondichéry 340
Pont-Bithynie 66
Pont-Euxin 66, 70
Ponza 135
Poole 109
Porquerolles 191
Port Royal 209, 211, 500, 568
Port-Saïd 398
Portland 77
Porto Belo 179, 327
Porto Caballo 209
Portobelo 179, 327
Prince île du 102, 113, 277, 345, 467, 565
Provence 105, 120, 136, 230, 492, 494-495, 501, 539
Providence 174-175, 210, 500
Puerto Rico 314
Puertobelo 179, 327
Pulau Pinang île de 345
Punta Araya 177-178
Puntland 394-395, 418, 421, 424, 512
Pyrgi 64

Q
Quimper 190, 515
Quinoa 337

R
Raguse 250
Rams 366
Ras el Khymah 365-366, 371, 373, 510
Ratisbonne 214
Ré île de 108, 181
Recife 179, 466
Reggio 135
Rennes 187, 190
Reric 81
Réunion île de 219, 340-342, 452, 509
Rhégion 64
Rhodes 43-45, 47, 58, 64-67, 73, 127, 134, 227, 234-235, 240, 489, 502, 540
Riau-Lingga 356
Rio 154, 201, 337
Rio de Janeiro 154, 337
Roatan 213
Rochefort 202, 217, 508
Rome 24, 29-31, 35-36, 40-42, 44-48, 52, 56, 62, 65-69, 80, 118, 489-490, 533
Roskilde fjord de 90
Rotterdam 168, 466
Rouen 86, 107, 285, 502
Rügen île de 80, 90, 108
Ryûkyû îles 348

S
Saint-Brieuc 190
Saint-Christophe 174, 184
Saint-Domingue 13, 184, 190, 200, 211-214, 216, 219, 288, 313-314, 323, 500, 519, 546
Saint-Eustache 217, 314
Saint-George canal 197
Saint-Jean-de-Luz 292
Saint-Malo 12, 183, 187, 190-194, 196-197, 203-204, 286-291, 293, 295-298, 303-304, 307-309, 342, 443, 445, 453, 484, 499, 505-506, 516, 569
Saint-Sébastien 172
Saint-Servan 310
Saint-Tropez 136
Sainte-Hélène 336
Sainte-Marie île 215, 340-341, 449-453, 457-458, 463-465, 500, 515
Saintes 80, 184, 274
Saintonge 14
Salamine 38
Samos 125
San Augustin 179
San Francisco 9
San Francisco de Campêche 209, 215
San Germán 153

San Juan de Ulúa 161, 179
San Lucar de Barrameda 152
San Lucido 228
Sandwich 89
Santa Cruz de La Palma 153
Santa Helena 179, 550
Santa Marta 153, 211, 319, 323-324, 327
Santiago de Cuba 153, 209
Santiago de la Vega 209
Santo Domingo 13, 184, 190, 200, 211-214, 216, 219, 288, 313-314, 323, 500, 519, 546
São Tomé 153
Sao Tome e Principe 513
Sarawak 345, 361, 511
Sardaigne 15, 41, 63, 105, 119, 122, 133-135, 228, 233, 254, 263
Savane de Limonade 216
Savannah 321, 325
Schleswig-Holstein 80
Sénégal 216, 410
Séoul 354
Seram île de 353, 362
Sestos 125
Setubal 178
Séville 120, 142, 146, 152, 158, 507
Seychelles 395, 458, 564
Sidè 62, 67, 73
Sierra Leone 160, 215, 407
Singapour 345, 348, 356, 362, 393, 395, 398-399, 430-437, 439-440, 514
Sinope 127
Skyros 72
Smyrne 201, 253
Socotra 16
Somalie 15, 390, 393-395, 417, 419, 422, 424-426, 511, 513-514, 560, 562
Somaliland 394-395, 419, 424, 426
Sorlingues 197
Sousse 143
Southampton 159, 162
Sparte 37, 58, 72
Spitzberg 201
Strobilos 121
Suez 16, 391
Sulawesi 345, 350, 436, 438
Sulu 350, 352-353, 361-362, 374, 438, 555
Sumatra 352, 356, 359, 429, 438, 514
Sund 89
Surate 335, 338, 340, 344, 451
Sussex 88
Swan 500
Syracuse 33, 46, 64-65, 73, 233
Syrte 57

T
Tabago 211
Tahert 139
Taiwan 350, 354-355, 358
Tarente 35, 120
Tarse 35, 121, 139, 141
Tarséïon 35, 121, 139, 141
Tartessos 28
Tartous 398
Tavira 146
Téos 59, 61
Terracina 40
Terre-Neuve 158, 165, 173, 183, 198, 213, 220, 222, 526, 547
Texel 175, 197
Théra 45, 47, 52, 55
Théra île de 50
Thessalonique 72, 117, 121, 124, 136, 139, 141
Tidore 362-363
Tigrane 69
Tioman 436
Tokyo 389, 397, 432
Tordesillas 13, 152
Tortosa 133, 142
Toscane 16, 173, 227, 233-234, 236, 240-241
Toulon 183, 189, 191, 201, 228, 240, 252-254, 261, 505
Trafalgar 275, 306, 318
Trébizonde 127
Tréguier 190
Trinidad 174, 318, 320
Tripoli 117, 121, 139, 141, 227-228, 239-240, 245-246, 261-263, 494, 504, 555
Troie 73
Tsushima îles 349, 354, 360-361
Tunis 16, 104, 132, 134, 143, 227-229, 233-234, 236-240, 261-264, 503, 519, 541
Tylissos 40
Tyr 35, 140
Tyras 72

U
Utique 35, 41
Utrecht 207, 218, 285, 465-467

V
Vado 253
Valence 105-106, 120, 142, 232
Vannes 190-191
Veere 167
Venise 98, 104, 106, 120, 125-127, 132, 136, 229-230, 233, 235, 259, 264, 331, 524
Vent îles du 214, 298
Vera Cruz, Veracruz 152, 161, 318, 327-328, 500
Vienne 263, 284
Vieste 228

Vigo 164

W
Wajo (Sulawesi) 350
Walcheren île de 167, 551
Wang Dayuan 347
Warsheek 419
Washington 317, 326, 384, 433
Waterloo 285-286, 301
Wenzhou 355
Westphalie 171, 187, 209
Weymouth 162
Wight île de 110, 159-160
Winchelsea 101
Wulpe 88

Y
Yaoundé 416
Yorktown 273

Z
Zanzibar 337
Zélande 108, 167, 177, 179, 187, 203-204
Zhejiang 354-355
Zierilzee 167
Zuiderzee 167

Table des cartes et des graphiques

1. La Méditerranée antique
2. Mer du Nord et mer Baltique aux XIV^e^ et XV^e^ s.
3. La Méditerranée aux XIV^e^ et XV^e^ s.
4. Contester les monopoles ibériques au XVI^e^ s.
5. Ports de course en Manche sous Louis XIV
6. Bases des flibustiers dans la mer des Antilles (XVII^e^-XVIII^e^ s.)
7. *Corso* chrétien et barbaresque en Méditerranée (XVI^e^-XIX^e^ s.)
8. Ports de course et de piraterie en Méditerranée occidentale (XVI^e^-XVIII^e^ s.)
9. Ports de course en Atlantique
10. Ports de course et de piraterie en Amérique du Nord (XVII^e^-XVIII^e^ s.)
11. Ports de piraterie dans l'océan Indien et mer de Chine (XVI^e^-XIX^e^ s.)
Attaques de pirates depuis 1991 (source : BMI)
12. Actes de piraterie dans le monde en 2010
13. Actes de piraterie dans le monde en 2014
14. L'aire de chasse des pirates somaliens (2008-2012)

Publications sur la course et la piraterie par grandes périodes (1894-2014)

{1} *Course et piraterie*, Colloque International d'Histoire Maritime (San Francisco, août 1975), 2 volumes polycopiés, Paris, CNRS, 1975.
{2} Voir ci-dessous la contribution d'Alain Vignal.
{3} *Suplementum Epigraphicum Graecum* 24 (1968), nº 154, l. 22 ; *Inscriptiones Graecae* XI.7.386, l. 4 ; Dittenberger, Wilhelm, *Sylloge Inscriptionum Graecarum³* ; nº 454, l. 13
{4} Gianfrotta Piero A., « Fantasmi sottomarini : guerre, pirateria..... o chissà cos'altro ? », *Daidalos* 3, 2001, p 209-214.
{5} Gianfrotta Piero A., « Commerci e pirateria : prime testimonianze archeologiche sottomarine », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 93, 1981, p. 227-242 ; *Id.*, « La piraterie », dans Patrice Pomey dir., *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997, p. 46-57.
{6} De Souza Philip, « Greek piracy », dans Anton Powell dir., *The Greek World*, Londres, Routledge, 1995, p. 180.
{7} Le terme latin de *latro* est aussi largement usité pour désigner les pirates, cf. Suétone, *Vie d'Auguste*, 27.4. Ce mot, emprunté au grec, qui ne l'utilise jamais au sens de pirate, désigne initialement les mercenaires, puis par extension, ceux qui se livrent aux mêmes exactions que les soldats non réguliers, sur terre d'abord, puis, par extension, sur mer.
{8} *Odyssée* 3.71-4 ; 9. 252-255 ; cf. aussi L'*Hymne homérique à Apollon*, 454-455.
{9} Ulpien, *Institutes* I – *Digeste* 49.15 24. La distinction est déjà chez Pomponius (*ad Quintum Mucium* II = *Digeste* 50.16.118) à l'époque d'Hadrien. Ulpien cite les Germains, de façon générique, et les Parthes. Du point de vue du droit, les actions violentes des Germains étaient donc considérées par les jurisconsultes romains comme des actions de guerre et non des actes de piraterie.
{10} Au IIIe s. de l'ère chrétienne, Ulpien, *ad edictum* XV = *Digeste* 50.17.126 commente encore en ce sens l'édit du préteur.
{11} Gauthier Philippe, *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques*, Nancy, Annales de l'Est, 1972. Ces clauses semblent du reste largement héritières de pratiques déjà attestées dans le Proche-Orient ancien, cf. Gauthier 1972 p. 102, Scardigli, Barbara, *I trattati Romano-Cartaginesi.* Pisa, Scuola Normale Superiore, 1991, p. 101-102 et p. 119, n. 106.
{12} Isocrate, *Panégyrique* (4) 115 ; *Panathénaïque* (12). 226 ; Démosthène, *Contre Aristocratès* (23), 166-167.
{13} Chantraine Pierre, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, Paris, Klincksieck, 1968-1977, p. 870.
{14} *Latronibus verius quam hostibus iustis* (40.27.10). L'auteur emploie ailleurs la même image « on eût dit des pirates plutôt qu'une armée régulière » (25. 9).
{15} Tite-Live, 40.18.
{16} Tite-Live, 40. 27-28 ; Plutarque, *Vie de Paul-Émile*, 7.
{17} Casson Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore & Londres, The Johns Hopkins University Press, 3e éd., 1995, p. 158.
{18} *Panégyriques Latins*, X (II) [Maximien, nº II de la collection des Universités de France (CUF)], 11.7-12 ; VIII (V) [Constance, nº IV CUF], 6 ; 7 ; 12.
{19} Hérodote 1.165-167 ; Gras, 1987.
{20} Bats Michel, « Les colonies massaliètes de Gaule méridionale : sources et modèles d'un urbanisme militaire aux IVe-IIIe s. av. J.-C. », dans Sandrine Agusta-Boularot et Xavier Lafon dir., *Des Ibères aux Vénètes*, Rome, Coll. École Française de Rome, 2004, p. 23.
{21} Vélissaropoulos Julie, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève, Droz, 1980, p. 143-151.
{22} Mas Latrie René de, *Droit de marque ou droit de représailles au Moyen Âge, suivi de pièces justificatives*, Paris, Baur, 1875, p. 6.
{23} Démosthène, *Sur la couronne tétrarchique* (51), 13 ; *Contre Aristocratès*, 83.
{24} Démosthène, *Contre Timocrate* (22), 11.

{25} Wohl Victoria, *Law's Cosmos, Juridical Discourse in Athenian Forensic Law*, Cambridge, University Press, 2010, en particulier, p. 66-112.
{26} Bengston Hermann dir., *Die Staatsverträge des Altertums*, Munich, C.H. Beck, 1975 (3 vol.), nº 148.
{27} Brulé Pierre, *La piraterie crétoise hellénistique*, Besançon, Annales Littéraires de l'Université de Besançon, 1978, p. 7-11.
{28} 2. 68 ; 4.9.
{29} Brulé 1978, p. 4.
{30} Polybe, 4. 53 ; 22. 4.
{31} *Supplementum Epigraphicum Graecum* 24 (1969), nº 154.
{32} Gabbert Janice J., « Piracy in the Early Hellenistic Period : A Career Open to Talents », *Greece & Rome (Second Series)* 33.2 (1986), p. 156-163.
{33} Diodore, XXVú1, 3 ; Brulé, 1978, p. 34-35.
{34} Polyen, 3.6.18
{35} Polyen, 5.19
{36} Polybe, 5.95 ; 18.54.8-10 ; Diodore de Sicile, 28.1.1
{37} Tite-Live, 37.11 ; Appien, *Guerres de Syrie*, 24
{38} Diodore de Sicile, 20.97.5
{39} Naxos : Dittenberger, Wilhelm, *Sylloge Inscriptionum Graecarum³*, Leipzig, Hirzel, 1915-24, nº 520 ; Rome : Strabon, *Géographie*, 5.3.5 ; Calymna : *Sylloge Inscriptionum Graecarum³*, nº 567.
{40} Diodore de Sicile, 16.81.3
{41} *Inscriptiones Graecae* II². 1629, ll. 217-233 ; ce témoignage semble confirmé par Diodore de Sicile, 16.5.3.
{42} Brulé 1978, p. 52.
{43} Brulé 1978, p. 15.
{44} Pohl Hartel, *Die römische Politik und die Piraterie im östlichen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. v. Chr.*, Berlin, New York, Walter de Gruyter, 1993 (Untersuchungen zur antiken Literatur und Geschichte, 42) ; Gabrielsen Vincent, « Economic activity, maritime trade and piracy in the Hellenistic Aegean », *Revue des Études Anciennes* 103, 2001, p. 219-240 ; De Souza, Philip, « Rome's Contribution to the Development of Piracy », dans Robert L. Hohlfelder dir., *The Maritime World of Ancient Rome*, Ann Arbor (Memoirs of the American Academy at Rome, 6), 2008, p. 71-96.
{45} Gabrielsen, 2001.
{46} Gianfrotta, 1981.
{47} Höckmann Olaf, « The Liburnian : some observations », *The International Journal of Nautical Archaeology* 26, 1997, p. 192-216.
{48} Dion Cassius, 36.21
{49} *Bacchides*, 239 sq.
{50} Brulé, 1978, p. 65
{51} Dittenberger Wilhelm, *Sylloge Inscriptionum Graecarum*, 2e édition, Leipzig, Hirzel, 1898-1901, 921 et le commentaire de Brûlé 1978, p. 13 sq.
{52} Casson 1995, p.163-166 (*kerkouros*) et p. 166-167 (*kybaïa*).
{53} Tite-Live 23.34.4
{54} Les routes d'Égypte en Occident longent toujours à l'aller Cilicie et Crète. Rhodes est dans une situation similaire. Voir : Arnaud Pascal, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005.
{55} Cicéron, *Pro lege Manilia (de Imperio Cn. Pompeii)*, 31 ; Pline, *Histoire Naturelle*, 2.125 [47] ; Plutarque, *Vie de Pompée*, 25 ; Dion Cassius, 36.23.
{56} Beltrame Carlo, *Vita di bordo in età Romana*, Roma, Libreria dello Stato, 2002, p. 36
{57} Pollux, *Onomasticon*, 7.139.9 ; Photius, *Lexicon*, sv (290.7)
{58} Suidas, *sv*.

{59} Gianfrotta, 1981, p. 239-241 ; Beltrame, 2002 p. 36
{60} Pline, *Histoire Naturelle*, 6, 101 sq.
{61} Plutarque, *Vie de César*, 2 ; *Vie de Crassus*, 7 ; Suétone, *Jules César*, 4.74 ; Velleius Paterculus, 2.41.
{62} de Souza Philip, *Piracy in the Graeco-Roman world*, Cambridge, Camb. Univ Pr., 2002, 67-68
{63} Boukris : *Sylloge Inscriptionum Graecarum³* nº 535 ; Naxos : *Sylloge Inscriptionum Graecarum³* nº 520 ; Aïgialè : *Sylloge Inscriptionum Graecarum³* nº 521.
{64} Strabon, *Géographie*, 14.2.2 ; Cicéron, *Deuxième action contre Verrès*, 4.21
{65} Dion Cassius, 36.20
{66} Florus, 1.41 (3.6)
{67} Texte original et traduction anglaise dans Hassall Mark, *et al.*, « Rome and the Eastern Provinces at the End of the Second Century BC », *JRS* 64 (1974), p. 195-220.
{68} Pas moins de six des *Controverses* de Sénèque le Rhéteur y font référence : 1.2 ; 1.6 ; 1.7 ; 1.8 ; 7.1 ; 7.4.
{69} *Ad edictum*, 63 = *Digeste* 41.2.5
{70} Agatharchide est ainsi cité par Diodore de Sicile, 3.43.5 et Strabon 16.4.18.
{71} Woods David, « Tacitus, Nero, and the “PirateĀ Anicetus » *Latomus* 65 (2006), p. 641-649.
{72} Cos : *Corpus Inscriptionum Graecarum* 2509a ; *Année Epigraphique* 1948 ; 201 = *Bulletin Epigraphique* 1946-1947, 156.l. Cf. Herz 1995, 195-200, dont nous ne partageons pas toutes les conclusions.
{73} Citée avec les autres occurrences de piraterie sous l'empire par de Souza 2002, p. 205-214.
{74} Reddé Michel, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Rome, École Française de Rome, 1986, p. 414-415.
{75} Base douanière à Leukè Kômè sous l'autorité d'un centurion d'après le *Périple de la mer Erythrée*, 19, cf. Young Gary K., « The Customs-Officer at the Nabataean Port of Leuke Kome (Periplus Maris Erythraei 19) », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 119 (1997), p. 266-268 ; Farasan : Villeneuve François, « L'armée romaine en mer Rouge et autour de la mer Rouge aux IIe et IIIe s. apr. J.- C. : à propos de deux inscriptions latines découvertes sur l'archipel Farasan », dans P. Pelligrini et A.S. Lewin, *The Late Roman Army in the Near East from Diocletian to the Arab Conquest*, Oxford, 2007, *BAR International Series* 1717, p. 13-27.
{76} Gianfrotta, 1981, p. 239-24 ; Beltrame, 2002, p. 36.
{77} Detalle Michel-Pierre, « Piraterie maure en Hispanie romaine : qu'en est-il ? », *Latomus*, 70.1 (2011), p. 140-153 et de façon plus générale, *Id*., *La piraterie en Europe du Nord-Ouest à l'époque romaine*, Oxford, BAR International Series, 2002.
{78} Pline, *Histoire Naturelle*, 6. 101 sq. ; Anonyme, *Périple de la mer de la mer Erythrée*, 20 ; 53.
{79} *Anglo-Saxon Chronicle*, ms E, an. 789.
{80} Richer, *Histoire de France*, livre I, ch. 20, 28 et 30 : *dux piratarum*, *princeps pyratarum*.
{81} Guillaume de Poitiers, *Gesta Guillelmi*, livre I, ch. 41.
{82} *Anglo-Saxon Chronicle*, ms E, an. 1047.
{83} Villon François, *Le Grand Testament*, XVIII.
{84} Chaucer, « Prologue » des *Contes de Canterbury*.
{85} Delcourt Thierry, *Une chronique des croisades : Les passages d'Outremer de Sebastien Mamerot*, Paris, Taschen, 2 vol., 2010
{86} Calendrier des bergers, 1493. Voir B.M. Angers, SA 3390, folio 42.
{87} « Toutevoies tant vous en di / Que en la mer pescher le vi / Dedens avoit gecte ses ains / Et la ligne tenoit aux mains » dans : Digulleville Guillaume de, *Le pèlerinage de vie humaine*. BnF, Français 376, fol. 74vº.
{88} Charles d'Orléans, *Ballades*, XXVIII.
{89} Voir la traduction de Tite Live par Bersuire Pierre, Paris, Bibliothèque Sainte-Geneviève, ms. 0777, fº 385.

{90} Voir BnF Ms Français 129, fol. 43.
{91} Sur le crime de majesté et son élaboration voir : Chiffoleau Jacques, « Sur le crime de majesté médiéval », dans *Genèse de l'État moderne en Méditerranée*, Rome, 1993, École française de Rome, p. 183-213
{92} *Ordonnances des roys de France de la troisième race...*, t. XIII, Paris, 1782, p. 164.
{93} Voir Desplat Christian, *La guerre oubliée. Guerres paysannes dans les Pyrénées (XIIe-XIXe siècles)*, Pau, J&D éditions, 1993.
{94} Chantilly, Musée Condé, 1 AA 39. Édition par Contamine Philippe, « À l'abordage ! Pierre de Brézé, grand sénéchal de Normandie, et la guerre de course (1452 -1458) », dans Bouet Pierre et Gazeau Véronique, *La Normandie et l'Angleterre au Moyen Âge*, Caen, Publications du CRAHM, 2003, p. 319 et s.
{95} On consultera ici deux miniatures emblématiques de ce propos : « César capturé par les larrons de mer », BnF, Ms français 251, folio 216 vo. *Faits des Romains*. Atelier de Richard de Montbaston, fin XIVe siècle ; « Pompée combattant les pirates », BnF, Ms français 105, folio 46. *Histoire du saint Graal*. Atelier du maître de Fauvel, 1re moitié du XIVe siècle.
{96} Le motif de la vengeance est particulièrement sensible dans : « César condamnant à mort les pirates chypriotes », BnF, Ms français 364, fol. 264 vo. Rambaldi Benvenuto, *Romuleon* (trad. Sébastien Mamerot). Atelier de Jean Colombe, Bourges, vers 1485-1490.
{97} La mention est attribuée à l'abbé Suger. Voir Gauvard Claude, *« De grâce especial », Crime, État et société en France à la fin du Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1991, vol I, p. 191 et sq.
{98} *Archives historiques du Poitou*, t. II, Poitiers, Imprimerie Henri Oudin, 1873, p. 217-251.
{99} Voir l'édition de cette documentation dans Rigaud Philippe, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence*, *xve-xvie siècles*, Paris, CTHS, 2006.
{100} Morosini Antonio, *Chronique*, an 1403. Voir S.H.F., 1898, I, p. 61.
{101} Voir Kapferer Anne-Dominique, « Banditisme, roman, féodalité : le Boulonnais d'Eustache le Moine », *Économies et sociétés au Moyen Âge. Mélanges offerts à Édouard Perroy*, Paris, Publications de la Sorbonne (Études, 5), 1973, p. 220-240.
{102} Voir leur édition dans Pardessus Jean Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1928.
{103} Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966.
{104} Guichard P., « Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798-813) », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 35, 1983, p. 55-76 ; p. 60 et 68 ; M.G.H. *scriptores*, I, éd. Pertz, Hanovre, 1826, p. 158-159 ; également, « Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au Xe s. », *Occident et Orient au Xe s. Actes du IXe congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, Dijon, 2-4 juin 1978*, Paris, Société les Belles Lettres, 1979, p. 187-207 ; « L'Islam e l'Europa », in *Storia d'Europa*, III, *Il Medioevo*, (Gh. Ortalli éd.), Turin, Einaudi, 1995, p. 295-340.
{105} Pirenne H., *Mahomet et Charlemagne*, nouvelle éd., Paris, PUF Quadrige, 2005 (1936).
{106} Parmi une production abondante, Lewis A.R., *Naval power and trade in the Mediterranean, A.D. 500-1100*, Princeton Univ. Press, Princeton, New Jersey 1951, (rééd. 1971) ; Christides V., *The Conquest of Crete by the Arabs (ca 824). A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*, Athènes, 1984 ; Picard Ch., *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age (VIIIe-XIIIe s.)*, Islamiques, PUF, Paris, 1997 et *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal, Espagne, Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997 ; Bramoullé D., *Les Fatimides et la mer (341-567 / 953-1171). Du rêve mystique à l'empire du large*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris 1, 2011.

{107} Ibn khaldûn, *Al-Muqaddima, trad.* A. Cheddadi, *Ibn Khaldûn, Le livre des* exemples, Paris, 2002, p. 563-569.
{108} Jehel G., *L'Italie et le Maghreb au Moyen Age. Conflits et échanges du VIIe au XVe s.*, PUF, Paris, 2001 ; Dufourcq Ch. E., *L'Espagne catalane et le Maghreb aux xiiie et xive s. (De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hasan (1331)*, Paris, PUF, 1965.
{109} Coulon D., Picard Ch., Valerian D. (éds.), *Espaces et réseaux en Méditerranée (vie-xvie s.)*, 2 vol., Paris, 2007-2010.
{110} Valérian D., *Bougie*, *port maghrébin, 1076-1510*, École française de Rome, 2006, en particulier, p. 421 et sq.
{111} Cowdrey H.E.J., « The Mahdia Campaign of 1087 », *English Historical Review*, XCII, 1977, p. 24-29.
{112} Lévi-Provençal E., *Trente-sept lettres officielles almohades*, Collection de textes arabes de l'Institut des Hautes-Études marocaines, 1941 ; commentaire dans *Recueil de lettres officielles almohades. Étude diplomatique, analyse et commentaire historique*, Larose, Paris, 1942.
{113} Sur ces événements, Guichard P., *L'Espagne et la Sicile musulmanes aux XIe et XIIe s.*, Lyon, P.U.L., 1990, p. 64-70.
{114} Bruce Tr., *La taifa de Denia et la Méditerranée au ve/xies.*, thèse de doctorat, Université de Toulouse, 2009.
{115} Musset L., *Les invasions : le second assaut contre l'Europe chrétienne (VIIe-XIe s.)*, Paris, 1965, p. 147-277.
{116} Fahmy A.M., *Muslim Naval organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire, 1966 (1re éd. 1948), et *Muslim Sea Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire, 1966. Bouderbala S., *Jund Misr : étude de l'administration militaire dans l'Égypte des débuts de l'Islam (21/642 - 218/833*), Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2008.
{117} Ibn al-Qûtiya, *Ta'rîkh iftitâh l-Andalus*, éd. P. de Gayangos, E. Saavedra, F. Codera, Madrid, 1868, tr. Ribeira J., *Historia de la conquista de España de Abnelcotia el Cordobès* ; col. De obras árabigas de Historia y geografía de la Real Academia de la Historia, II, Madrid, 1926, d'après trad. esp. p. 135.
{118} Période pendant laquelle les califes exercèrent effectivement le pouvoir et un contrôle des côtes syriennes.
{119} Christides V., *The Conquest of Crete by the Arabs (ca 824). A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*, Athènes, 1984.
{120} Sénac Ph., « Le califat de Cordoue et la Méditerranée occidentale au Xe s. : le Fraxinet des Maures », *Castrum 7*, 2001, p. 113-126.
{121} Al-Bâdisî, *al-maqsad al-`arîf wa l-manza' al-latif fî l-ta'rîf âulahâ' al-rîf*, éd. S.A. A`rab, Rabat, 1982, trad. Colin G.S., *Vie des saints du Rif*, Paris, 1926.
{122} Horden P., Purcell M., *The corrupting sea. A Study of Mediterranean History*, Blackwxell, Oxford, 2000, en particulier p. 154-159.
{123} Sénac Ph., *Provence et piraterie sarrasine*, Paris, 1982.
{124} Voir la critique de Poly J.-P., *La Provence et la société féodale*, *879-1166*, Paris, 1976.
{125} Picard Ch., « Retour sur la piraterie sarrasine d'al-Andalus contre le monde latin (Italie et Provence) au IXe et Xe s. », *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, F. Cardini et M.L. Ceccarelli Lemut (éd.), Pise 2007, p. 576-596.
{126} Al-`Udhri, *Tarsi` al-akhbâr*, éd. A. Al-Ahwani, *Fragmentos geográfico-históricos de ilâ jami`a l-mamâlik wa -l-masâlik*, Madrid, 1965 ; trad. Sanchez Martinez M., « La Cora de Ilbira (Granada y Almería) en los siglos Xe-XIe, segun al-`Udhri (1003-1085) », *Cuadernos de Historia del Islam*, 7, 1975-1976 ; éd. p. 11, trad. p. 76.

{127} Al-Bakri, éd. Al-Hajji, *Jughrâfiyatu l-Andalus wa l-Urûbbâ min Kitâbi l-masâlik wa l-Mamâlik li Abi `Ubaydi l-Bakri*, Beyrouth, 1968.
{128} Kennedy H., *The Prophet and the Age of the Caliphates*, *The Islamic Near East from the Sixth Century to the Eleventh Century*, Londres, N.Y, Longman, 1994 (1986).
{129} Sénac Ph., *Le monde carolingien et l'Islam*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 91.
{130} Borrut A., « Architecture des espaces portuaires et réseaux défensifs du littoral syro-palestinien dans les sources arabes (VIIe-XIe s.) », *Archéologie islamique*, 11, 2001, p. 21-46 ; Borrut A., « L'espace maritime syrien au cours des premiers siècles de l'Islam (VIIe-Xe s.) : le cas de la région entre Acre et Tripoli », *Tempora. Annales d'histoire et d'archéologie*, 10-11, 1999-2000, Beyrouth, p. 1-33 ; Picard Ch., Borrut A., « *Râbata*, *Ribât*, *Râbita* : une institution à reconsidérer », *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale (VIIIe-XIIIe s.). Echanges et contacts*, colloque de Beyrouth, Mai 2002, (coord. Sénac Ph., Prouteau N.), *Civilisation médiévale*, CESCM, Poitiers, 2003, p. 33-65.
{131} Al-Balâdhuri, *Kitâb futûh al-buldân*, éd. M.J. De Goeje, Leyde, Brill, 1863-1866 ; trad. Hitti P. K. et Murgotten F.C., *The origins of the Islamic State*, New York, 1968 (1916)
{132} Qudâma Ibn Ja`far, *Kitâb al-kharâj wa âinâ`ât al-kitâba*, éd. et trad. partielle, M.J. De Goeje, Leyde, Brill, 1889, rééd. 1967 ; éd. p. 255, trad. p. 195-196.
{133} Mas `ūdī, éd. I, 281-283, trad. p. 115-116.
{134} *Idem*.
{135} Bonner M., *Aristocratic violence and holy war : studies in the Jihad and the Arab-Byzantine frontier*, American Oriental Series, 81, New Haven, Connecticut, 1996 ; Kennedy H., *The Early Abbassid Caliphate. A Political History*, Croom Helm, Londres, 1981.
{136} Ibn Hayyân, *Kitâb al-Muqtabis fi ta'rikh rijal al-Andalus* : *Muqtabis II. Anales de los Emires de Córdoba Alhaqem I (180-206H/796-822 J.C.) y Abderramán II (206-232/822-847)*, éd. J Vallvé Bermejo, Madrid, 1999 ; trad. esp. M.A. Makki, F. Corriente, *Crónica de los emires Alhakam I y Abdarrahmân II entre los años 796 y 847*, Saragosse, 2001 ; éd. 90v, trad. p. 21-22.
{137} *Ibid.*, éd. 173v, trad. p. 270.
{138} Talbi M., *L'émirat aghlabide (184-296/800-909). Histoire politique*, Paris, A. Maisonneuve, 1966, p. 380-536 ; Lirola Delgado J., *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Instituto de Estudios Almerienses, Grenade, 1993, p. 57-158 ; Picard Ch., « Retour sur la piraterie sarrasine d'al-Andalus contre le monde latin (Italie et Provence) au IXe et Xe s. », *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, Cardini F. et Ceccarelli Lemut M.L. (éd.), Pise 2007, p. 576-596. Pour les événements militaires d'al-Andalus, Lévi-Provençal E., *Histoire de l'Espagne musulmane*, 3 vol. Maisonneuve et Larose, Paris, 1950-1967 (rééd. 1999).
{139} Martinez Gros G., *L'idéologie omeyyade. La construction de la légitimité du Califat de Cordoue (Xe-XIe s.)*, Madrid, 1992.
{140} Ibn Hayyân, *Crónica del califa `Abd al-Rahmân III al-Nâsir entre los años 912-942*, éd. Chalmeta, Corriente, Subh, Madrid, 1979 ; trad. Viguera, Corriente, Saragosse, coll. Textos Médievales no 64, 1981, éd. p. 312, trad. p. 220.
{141} Talbi M., *L'émirat aghlabide*, p. 534-535. Sur le commerce maritime de l'époque aghlabide, *Ibid.*, p. 529-538.
{142} Al-Wansharisi, *Al-Mi`yâr al-mughrib wa l-jâmi` al-mu`rib `an fatâwâ ahl Ifriqiyya wa l-Andalus wa l-Maghrib*, (*Le standard merveilleux et la récolte claire des fatwas des gens de l'Ifriqiya, d'al-Andalus et du Maghreb*), éd. Ministère de la Culture et des Affaires Religieuses, 13 vol., Rabat, 1981-1983 ; II, p. 118. Voir Lagardère V., *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Age. Analyse du Mi`yâr d'al-Wansharîsî*, Madrid, coll. de la Casa de Velázquez, no 53, 1995.
{143} Picard Ch., *L'océan Atlantique musulman...op. cit.*,, p. 357-358.
{144} Sénac Ph., *Le monde carolingien et l'Islam*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 91.
{145} Christides V., « Two parallel Naval guides of the Tenth Century : Qudama's Document and Leo VI's Naumachica ; A Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness », *Graeco-Arabica* 1,1982, p. 51-103 V ; « Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14 th Centuries) : An Arabic

translation of Leo VI's Naumachica », *Graeco-Arabica*, 3, 1984, 3, p. 137-143 ; Khalilieh H.S., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1500). The* Kitâb Akriyat al-sufun *vis-à-vis the* Nomos Rhodion Nautikos, Leyde-Boston, Brill, 2006.

{146} Augeron Mickaël, « Les tentatives françaises d'implantation en Floride (1562-1565). Quels enjeux, quels objectifs ? », *Floride, un rêve français (1562-1565)*, Trouville-sur-Mer, Librairie des Musées/Illustria, 2012, p. 33-44.

{147} Augeron Mickaël, *Les corsaires de Dieu. Les huguenots et la guerre maritime dans la seconde moitié du XVIe siècle*, mémoire d'HDR, Université de Toulouse Jean Jaurès, décembre 2015 (à paraître)

{148} Lucena Salmoral Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, Mapfre, 1992.

{149} Loades David, *The Tudor Navy. An administrative, Political and Military History*, Aldershot Scolar Press, 1992. Différentes missions exclusivement dirigées contre la piraterie sont organisées. Le nommé Peter Carew (riche propriétaire de Devonshire et pirate lui-même) arme ainsi quelques navires en 1564 pour chasser les pirates de Cornouailles et du Devonshire, les équipages étant payés sur le butin. Le pirate Sir Thomas Stukeley lui inflige une cuisante défaite. Capturé l'année suivante, il est relâché sans procès. Était-il un agent de Philippe II ? Il commande trois galères à Lépante...

{150} Appleby John C., *Under the Bloody Flag. Pirates of the Tudor Age*, The History Press, 2009.

{151} Andrews Kenneth R., *Trade, Plunder and Settlement : Maritime Enterprise and Genesis of British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

{152} Clowes William Laird, *The Royal Navy, a history from the earliest times to the present*, Londres, Chatham Publishing, 1996, 7 vol. ; Villiers Patrick et Duteil Jean-Pierre, *L'Europe, la mer et les colonies XVIIe-XVIIIe siècle*, Paris, Hachette supérieur, 1997. Les auteurs mentionnent 50 000 gens de mer en 1604 contre 16 000 en 1582, soit trois fois plus, un nombre désormais supérieur à celui des Provinces-Unies.

{153} Andrews Kenneth R., *English Privateering Voyages to the West Indies 1588-1595*, Cambridge, Cambridge University Press, 1959.

{154} Il aurait juré de se laisser pousser la barbe jusqu'à la défaite des Espagnols. Derrière lui des Jan de Moor, Blois de Treslong, Adam de Haren ou Brand.

{155} Loo Ivo J. van, « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 », *Coligny*, *les protestants et la Mer*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 1997, p. 91-107.

{156} Villiers Patrick, *Les corsaires du littoral. Dunkerque, Calais*, *Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion, 2000.

{157} Parker Geoffrey, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Londres, 1972, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

{158} Bruijn Jaap R., « Les États et leurs marines de la fin du xvie siècle à la fin du xviiie siècle », Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIVe au XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 83-121. Glete Jan, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*, 2 vol., Stockholm, Acta Universitatis Stockholmiensis, 1993.

{159} Le vaisseau amiral, le *San Martin*, ne porte que 48 canons.

{160} Senior Clive M., « The Confederation of Deep-Sea Pirates : English Pirates in the Atlantic 1603-1625 », *Course et Piraterie, XVe colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 331-350.

{161} Appleby John, *English Privateering during the early Stuart Wars with Spain and France 1625-1630*, University de Hull, Urpub, 1983.

{162} Une image concernant les différences de puissances entre les deux marines à cette époque : le *Triton* du capitaine Du Menillet porte 31 canons, le *Royal Sovereign* (sic) de Blake en présente 86.

{163} Emmer Pieter, « The Dutch West-India company, 1621-1791 : Dutch or Atlantic ? », L. Blusse (dir.), *Companies and trade, Essay on India Companies during the Ancien Regime*, 1981, p. 71-95.

{164} Villiers Patrick, *Les corsaires du Littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, p. 73.
{165} Israël Jonathan Irvine, *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, Clarendon Press, 1990.
{166} Baetens Roland, « Organisation et résultats de la course flamande au XVIIe siècle », *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, vol. 16, 1983, p. 47-78. Une trentaine par an à sortir sur 52 unités avant 1609, il semble y avoir 60 unités entre 1621 et 1644 (+ 10 Ostendais) : de quoi réunir 2 500 gens de mer.
{167} Roland Baetens signale la corruption très forte, les juges sont rémunérés à l'heure et font traîner les choses tandis que leurs honoraires sont réglés avec beaucoup de retard.
{168} Bruijn Jaap R., *The Dutch Navy of Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia South Carolina, University of South Carolina Press, 1993.
{169} Au total, 700 busses sont anéanties de 1625 à 1635.
{170} Stradling Robert A., « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue de la Société dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, vol. 29, 1995, p. 17-30.
{171} J. Israël montre que les deux tiers sont des *busses* ou de petits caboteurs.
{172} Capp Bernard Stuart, *Cromwell's Navy : The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989.
{173} Moreau Jean-Pierre, *Les petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Karthala, 1992.
{174} Toussaint Auguste, *Histoire des corsaires*, Paris, PUF, Que Sais-Je ? no 1702, 1978.
{175} Dumas Auguste, « Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime XVIIe et XVIIIe siècles », *Revue historique de droit français et étranger*, 1905, p. 317-377 ; 477-522 ; 613-678. Pour le cas anglais voir aussi : Marsden R. G., « Early Prize Juridiction and Prize Law in England », *The English Historical Review*, vol. 26, no 101, 1911, p. 34-56. Le 11 décembre 1660, l'office de *Lord High Admiral* est restauré au profit du duc d'York, frère du roi. Son autorité s'élargit en février 1662 sur les colonies et comptoirs africains.
{176} C'est à la fin du règne de Henri IV que les amirautés perdent le droit de juger les prises au profit de l'amiral de France.
{177} Les historiens disposent alors de ces jugements classés dans la série G5 du fonds ancien des Archives Nationales de France (Paris).
{178} Flandre et Nord 3, Picardie 3, Normandie 23, Bretagne 8, Poitou 2, Guyenne 3. Sur les amirautés on consultera le dossier « Les amirautés en France et Outre-mer du Moyen Âge au début du XIXe siècle », *Revue d'Histoire maritime*, no 19, 2014, p. 11-346.
{179} Davansant Frédéric, *Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime. La jurisprudence pénale des sièges d'amirauté établis en Bretagne (1679-1791)*, thèse de doctorat en droit, université Rennes I, 2003.
{180} Lorsque la prise n'est pas jugée bonne, une main levée est prononcée qui oblige à la restitution de la prise à ses propriétaires avec versement de dommages et intérêts, d'où cette garantie préalable.
{181} Cette conception de la masse rapproche les corsaires des flibustiers ; le pillage est rapporté au pied du grand mât et partagé par l'écrivain. Normalement, il est interdit d'attaquer à la hache les coffres, armoires et ballots. Le règlement de 1693 stipule que le capitaine, qui auparavant avait droit au « préciput » sur ce qui se trouvait dans la chambre, est désormais limité à la somme de 500 écus. S'ajoutent des exceptions : le coffre de médecine pour le chirurgien, la cloche pour l'aumônier, la ligne de sonde pour le pilote, les menues armes pour le capitaine à Dunkerque, etc....
{182} Au désarmement du *Jersey* à Brest en 1708, la part de chaque homme s'élève à 248 livres mais seules 137 livres et 10 sols sont accordés malgré une sentence du juge de l'amirauté de Brest, un arrêt du parlement de Bretagne et une injonction de l'amiral de France. Un officier d'amirauté écrit que « le retardement à rendre les comptes (parfois deux ans et plus) font que les matelots sont obligés de

traiter de leurs parts pour un quart de ce qui leur pourrait revenir, désespérant d'en pouvoir jamais rien tirer ».

{183} Schnakenbourg Christian, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, 2 volumes, thèse de doctorat en droit, Paris II, 1975.

{184} Les travaux portant sur Saint-Malo et Dunkerque concernent les chercheurs suivants pour l'essentiel, dont les recherches sont indiquées dans l'une des deux bibliographies. Pour Saint-Malo : Anne Morel, Alain Martin-Deidier, John Selwyn Bromley et André Lespagnol, ce dernier ayant restitué les véritables dimensions de la course dans une géographie plus étendue des armements, des capitaux, des lieux de retour des prises et du lien de la course avec d'autres activités. Pour Dunkerque, Henri Malo et J. S. Bromley, sachant que les recherches portant sur Dunkerque de Christian Pfister-Langanay et celles sur la course et la marine en général de Patrick Villiers sont incontournables.

{185} Selon André Lespagnol, *La course malouine au temps de Louis XIV* : *entre l'argent et la gloire*, Rennes, Apogée, Paris, 1995, 197 bâtiments corsaires sont capturés par l'ennemi durant les deux derniers conflits louis-quatorziens : 21 % des armements.

{186} Villiers Patrick, *Les corsaires du Littoral, Dunkerque, Calais et Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000.

{187} Lespagnol André, *La course malouine... op. cit.*.

{188} Hroděj Philippe, *L'amiral Du Casse*, *l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, thèse de doctorat Sorbonne-Paris-IV, 2 volumes, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.

{189} Nerzic Jean-Yves, *La place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, 2 volumes, Milon-La-Chapelle, H&D, 2010.

{190} Dessert Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

{191} Voir Clark George N., « War trade and trade war 1701-1713 », *The Economic History Review*, 1928, p. 262-280. et, plus récemment, Meyer William Ryan, « English Privateering in the War of 1688 to 1697 », *Mariner's Mirror*, vol. 67/3, 1981, p. 259-272 et « English Privateering in the War of Spanish Succession », *Mariner's Mirror*, vol. 69, 1983, p. 435-446.

{192} Meyer Jean, « La guerre de course de l'Ancien Régime au XX^e^ siècle, essai sur la guerre industrielle », *Histoire économie et société*, 1997, vol. 16/1, p. 7-43.

{193} Le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates* comprend les notices concernant la plupart des personnages mentionnés dans le texte suivant. Afin d'éviter toute redondance, le fil général de l'histoire de la flibuste et de la piraterie seul a été suivi. Les notices qui portent sur les boucaniers, les flibustiers ou les *logwood cutters* (Lagune de Triste ou de Terminos) insistent sur l'organisation de ces groupes humains. Il n'en sera pas question ici pas plus que des bases traditionnelles des uns et des autres comme la Tortue, le Port Royal de la Jamaïque, Providence Island, New Providence ou Sainte-Marie de Madagascar.

{194} Tout lecteur intéressé par la flibuste se doit de consulter le site internet de Raynald LAPRISE, *Le Diable Volant*. Comportant aussi bien des textes extraits d'archives qu'une histoire de la flibuste et des éléments prosopographiques précieux.

{195} Cruikshank Ernest Alexander, *The Life of Sir Henry Morgan*, Toronto, The Maximillan Company of Canada Ldt, 1935.

{196} Burns Sir Alan, *History of the British West Indies*, Londres, G. Allen, 1965.

{197} C'est le thème forcément très romancé du film *The Black Swan* (le *Cygne Noir) de Henry King avec Maureen O'Hara et Tyrone Power.*

{198} Hrodej Philippe, « Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations », *Revue d'histoire maritime*, n^o^ 17, 2013, p. 79-98.

{199} Marley David F., *Sack of Veracruz* : *The great Pirate Raid of 1683*, Ontario, The Netherlandic Press, 1993.

{200} Archives Nationales d'Outre-Mer. Colonies C9a1. *Mémoire pour le Roi en réponse au mémoire de Sa Majesté en date du 30 septembre 1683*, Le Cap, 26 août 1684.

{201} Rediker Marcus, *Pirates de tous les pays. L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, Paris, Libertalia, 2008 (trad. de l'anglais, Beacon Press, 2004).
{202} Hrodej Philippe, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », Battesti Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2014, p. 347-360.
{203} Baer Joel H., *British Piracy in the Golden Age : history and interpretation, 1660-1730*, Londres, Pickering & Chatto, 2007, 4 vol.
{204} Le *round robin* va dans le même sens. Ces signatures en cercle doivent, en ne permettant pas d'identifier un responsable plus qu'un autre, laisser de la place à la présomption d'innocence.
{205} Ce chapitre reprend et développe en partie certains points exposés dans Wolfgang Kaiser et Guillaume Calafat, « Violence, Protection and Commerce : Corsairing and *ars piratica* in the Early Modern Mediterranean », dans Stefan Eklöf Amirell et Leos Müller (éd.), *Persistent Piracy : Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2014, p. 69-92. Nous remercions Emrah Safa Gürkan pour sa relecture attentive et généreuse. En raison de contraintes éditoriales, il n'a pas été possible de conserver toutes les notes de bas de page présentes dans une première version de ce texte.
{206} Fernand Braudel l'écrit ainsi : « La piraterie, en Méditerranée, est aussi vieille que l'histoire » (p. 617). Voir la partie que l'historien consacre au sujet dans *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1990 [1966[2]], vol. III, p. 616-649. Voir ci-dessus la contribution de Pascal Arnaud.
{207} Fontenay Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI[e]-XIX[e] s.)*, Paris, Éditions Classiques Garnier, 2010, p. 231-237. Voir ci-dessus les contributions d'Alban Gautier, Éric Limousin, Christophe Picard et Pierre Prétou.
{208} López Pérez María Dolores, *La Corona de Aragón y el Maghreb en el siglo xiv (1331-1410)*, Barcelone, Institución Milá y Fontanals, 1995, p. 579.
{209} Cité par Rigaud Philippe, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence (XV[e]-XVI[e] s.). Letras de la costiera*, Paris, CTHS, 2006, p. 32.
{210} Piergiovanni Vito (éd.), *Corsari e riscatto dei Captivi*, Milan, Giuffré, 2010, p. 3.
{211} Honorat de Valbelle, *Histoire journalière (1498-1539)*, vol. 2, V.-L. Bourilly (éd.), Aix-en-Provence, Université de Provence, 1985, p. 210.
{212} Fontenay Michel, *La Méditerranée entre... op. cit.*, p. 324 ; Calafat Guillaume, « La Croix et le Croissant revisités : le *corso*, Malte, les Grecs et la Méditerranée à l'époque moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 59, n° 1 (2012), p. 103-116. (ici p. 103-104).
{213} Fisher Godfrey, *Barbary legend : war, trade and piracy in North Africa, 1415-1830*, Oxford, Clarendon Press, 1957 [traduction française, Farida Hellal, 2002] ; Tenenti Alberto, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961 ; Bono Salvatore, *I Corsari barbareschi*, Turin, Edizioni Radiotelevisione italiana, 1964 ; Id., *Corsari nel Mediterraneo : cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milan, Mondadori, 1993 ; Earle Peter, *Corsairs of Malta and Barbary*, London, Sidgwick & Jackson, 1970.
{214} Gürkan Emrah Safa, « The Centre and the Frontier : Ottoman Cooperation with the North African Corsairs in the Sixteenth Century », *Turkish Historical Review*, vol. I, 2010, p. 126-163 ; Fuess Albrecht et Heyberger Bernard (dir,), *La frontière méditerranéenne du XV[e] au XVII[e] siècle. Échanges, circulations et affrontements*, Turnhout, Brepols, 2013.
{215} Vatin Nicolas, *L'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes* : *1480-1522*, Louvain - Paris, Peeters, 1994. Voir également : Nardonne Jean-Luc (éd.), *La prise de Rhodes par Soliman le Magnifique. Chroniques et textes turcs, français, italiens, anglais et espagnols (XVI[e]-XVII[e] s.) traduits et commentés*, Cahors, La Louve, 2010.
{216} Brogini Anne, *Malte*, *frontière de chrétienté : 1530-1670*, Rome, École française de Rome, 2006 ; de la même, *1565 : Malte dans la tourmente. Le « Grand Siège » de l'île par les Turcs*, Saint-

Denis, Bouchène, 2011.
{217} Angiolini Franco, *I Cavalieri e il Principe : L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Florence, Edizioni Firenze, 1996.
{218} Brummett Palmira, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany, State University of New York Press, 1994, p. 104-105.
{219} Planas Natividad, « Au contact de l'Infidèle. Les îles de la Méditerranée occidentale aux confins de l'Europe », dans Kaiser Wolfgang (éd.), *L'Europe en conflits. Les affrontements religieux et la genèse de l'Europe moderne, vers 1500-vers 1650*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, p. 321-336 (323-324-327). Sur le système de fortifications en Corse, voir également : Graziani Antoine-Marie, « La menace barbaresque en Corse et la construction d'un système de défense (1510-1610) », *Revue d'histoire maritime*, vol. 2-3, 2001, p. 141-162.
{220} Mafrici Mirella, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVIe-XVIIIe)*, Naples, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995, p. 95-96.
{221} Castillo Francisco Andújar, « Los rescates de cautivos en las dos orillas del Mediterráneo y en el mar (Alafías) en el siglo XVIe », dans Kaiser Wolfgang (éd.), *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe-XVIIIe siècle*, Rome, École Française de Rome, 2008, p. 135-164.
{222} Boyer Pierre, « Les Renégats et la marine de la Régence d'Alger », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. 39, 1985, p. 93-106. Sur l'arrivée des bertones en Méditerranée voir Tenenti Alberto, *Venezia e i corsari... op. cit.*, p. 88-89.
{223} Lewis Bernard, « Corsairs in Iceland », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. 15-16, 1973, p. 139-144 ; Helgason Thorstein, « Historical Narrative as Collective Therapy. The Case of the Turkish Raid in Iceland », *Scandinavian Journal of History*, vol. 22, 1997, p. 275-289. Sur les corsaires de Salé, voir Maziane Leïla, *Salé et ses corsaires (1666-1727) : un port de course marocain au XVIIe siècle*, Caen et Rouen, Presses Universitaires de Caen et Rouen, 2007.
{224} Merouche Lemnouar, *La course, mythes et réalité*, Saint-Denis, Bouchène, 2007.
{225} Sur la course maltaise, voir : Fontenay Michel, *La Méditerranée entre... op. cit.* ; Brogini Anne, *Malte*, *frontière op. cit.* et de la même auteure, *1565, Malte dans la tourmente... op. cit.* ; Poumarède Géraud, *Pour en finir avec la Croisade : mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVIe et XVIIe s.*, Paris, PUF, 2009 [2004] ; Greene Molly, *Catholic Pirates and Greek Merchants : A Maritime History of the Early Modern Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2010.
{226} Tenenti Alberto, *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne après Lépante*, Paris, Sevpen, 1962, p. 148-174 ; Bracewell Catherine Wendy, *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca et Londres, Cornell University Press, 1992.
{227} Veinstein Gilles, « Le législateur ottoman face à l'insularité. L'enseignement des *Kânûnnâme* », dans Vatin Nicolas et Veinstein Gilles (éd.), *Insularités ottomanes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, p. 91-110 (p. 96-98).
{228} Boubaker Sadok, *La Régence de Tunis au XVIIe s : ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Zaghouan, CEROMA, 1987, p. 44-45.
{229} Panzac Daniel, *Les corsaires barbaresques : La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS, 1999, p. 25, d'après Fisher Godfrey, *Barbary Legend... op. cit.*, p. 190. Pour une chronologie des prises du début du XVIIe s. aux années 1630, voir Merouche Lemnouar, *La course... op. cit*. p. 213-217.
{230} Krieken Gérard van, *Corsaires & marchands : Les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830* [traduction française], Paris Éditions Bouchène, 2002, p. 26.
{231} Boubaker Sadok, « Négoce et enrichissement individuel à Tunis du XVIIe s. au début du XIXe s. », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 50/4, 2003, p. 29-62 (ici p. 47)
{232} Bachrouch Taoufik, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVIIe s.*, Tunis, Publications de l'Université de Tunis, 1977, p. 91.

{233} Kaiser Wolfgang et Calafat Guillaume, « The Economy of Ransoming in the Early Modern Mediterranean. A Cross-Cultural Trade Between Southern Europe and the Maghreb (16th-17th centuries) » dans Trivellato Francesca, Halevi Leor et Antunes Cátia (éd.), *Religion and Trade : Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, Oxford, Oxford University Press, 2014, p. 108-130.
{234} Panzac Daniel, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS éditions, 2009, p. 138.
{235} Calafat Guillaume, « Ottoman North Africa and ius publicum europæum : The case of the treaties of peace and trade (1600-1750) », dans Alimento Antonella (éd.) *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Milan, FrancoAngeli, 2011, p. 171-187.
{236} Calafat Guillaume, « Les interprètes de la diplomatie en Méditerranée. Traiter à Alger (1670-1680) », dans Dakhlia Jocelyne et Kaiser Wolfgang (éd.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe, tome 2. Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013, p. 371-410 (p. 375-387) ; Weiss Gillian, *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée* [trad. fr.], Toulouse, Anacharsis, 2014, p. 139-176.
{237} Ressel Magnus, *Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen : Nordeuropa und die Barbaresken in der frühen Neuzeit*, Berlin, De Gruyter, 2012.
{238} AMAEE, Mémoires et documents, Algérie, 12, fo 182v.
{239} Dyâb Hanna, *D'Alep à Paris. Les pérégrinations d'un jeune syrien au temps de Louis XIV*, trad. de l'arabe (Syrie) par Fahmé-Thiéry Paule, Heyberger Bernard, Lentin Jérôme, Arles, Actes Sud, 2015, p. 193.
{240} Archives Nationales, Paris, AE, BI, 698, « Correspondance consulaire, Livourne », fo 364-364v et fo 368v.
{241} Saulger Robert, *Histoire nouvelle des anciens ducs et autres souverains de l'Archipel : avec la description des principales isles, & des choses les plus remarquables qui s'y voyent encore aujourd'huy*, Paris, 1698, p. 305.
{242} Hernández Alberto Anaya, « Simón Romero, pescador grand canario y gran almirante de la armada argelina », *Anuario de estudios atlánticos*, vol. 49 (2003), p. 1-21.
{243} *Piracy and Diplomacy in Seventeenth-Century North Africa. The Journal of Thomas Baker, English Consul in Tripoli, 1677-1685*, édité par Pennell Richard, Londres-Toronto, Associated University Presses, 1989, p. 40-41 et 46-49.
{244} Braudel Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949, 3e partie, titre du chapitre VI.
{245} Fontenay Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVIe-XIXe siècle)*, Paris, Éditions Classiques Garnier, 2010, p. 81.
{246} Earle Peter, *Corsairs of Malta and Barbary*, London, Sidgwick & Jackson, 1970 ; Bono Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo : cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milan, Mondadori, 1993 ; Fontenay Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant... op. cit.*
{247} Virol Michèle, *Vauban. De la gloire du roi au service de l'État*, Paris, Champ Vallon, 2003, p. 116-122.
{248} Hrodej Philippe, « Mutations des courses marseillaise et toulonnaise en 1709-1710 à travers l'exemple de Jacques Cassard », dans Buti Gilbert (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 125-152.
{249} Bibliothèque Inguimbertine, Carpentras, ms 1809, fol. 44.
{250} Carrière Charles, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 484-486.
{251} Arrêt du Conseil d'État du Roi des 28 mars et 23 décembre 1705, reproduit dans Valin René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine de 1681*, t.2, La Rochelle, 1760, p. 312-313.

{252} Voir Le Guellaff Florence, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999. Les modalités du partage sont autres chez les Barbaresques. Le raïs se rend chez le pacha pour effectuer l'inventaire des prises (navires, hommes et marchandises) : 10 à 20 % revient à l'État-corsaire ; le reste allant au raïs et à l'équipage. Voir Panzac Daniel, *Les corsaires barbaresques la fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, CNRS éditions, 1999, p. 103-114.

{253} La situation est comparable à La Rochelle où le *Roi Stanislas* estimé à 36 000 l-t au moment de son lancement est vendu aux enchères 11 500 l-t un an plus tard (après une mise à prix à 10 000 l-t) et pour le *Faucon* acheté 12 000 l-t, vendu 6 000 l-t. Voir Péret Jacques, *Les corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 268-269. Même cas à Saint-Malo avec le *Diamant* adjugé pour 50 000 l-t en 1694 alors que le *Saint-Antoine* (même type, âge et équipement) est vendu 96 000 l-t deux ans plus tard, en 1696. Voir Lespagnol André, *La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995, p. 145-146.

{254} Fontaine Laurence, *Le marché. Histoire et usages d'une conquête sociale*, Paris, Gallimard, 2014, p. 74-75.

{255} Sur le changement de perception de la course voir Le Guellaff Florence, *op. cit*., p. 71-130.

{256} Villiers Patrick, « La course en Méditerranée sous l'Empire : premiers éléments statistiques », », dans Buti Gilbert (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe siècle)*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 213-226. Pour celui-ci une première remarque s'impose à propos de la course sous la Révolution et l'Empire : « le nombre des travaux scientifiques sur le sujet est ridiculement faible, alors que les ouvrages de seconde main ou fantaisistes abondent » (p. 215).

{257} Cité par Bono Salvatore, *Les corsaires en Méditerranée*, Paris, éditions Paris-Méditerranée, 1998, p. 37.

{258} Vassallo Carmel, *Corsairing to commerce : Maltese Merchants in the XVIIIe century*, La Valette, Malta University Publishers, 1997.

{259} Greene Molly, *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2010.

{260} Buti Gilbert, « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Revue d'Histoire Maritime*, no 8, 2008, p. 67-108.

{261} Buti Gilbert, « La carte et l'image. Des Barbaresques dans la rade de Toulon, 1805 », dans Bertrand Régis (dir.), *Les historiens et l'avenir. Comment les hommes du passé imaginaient leur futur*. *Mélanges Bernard Cousin*, PUP, Aix-en-Provence, 2014, p. 113-122.

{262} Telle sera une des exigences des conférences internationales jusqu'à celle de Montego Bay (Jamaïque, 1982)

{263} Harlaftis Gelina, « The “Eastern InvasionĀ, Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries », dans Fusaro Maria, Heywood Colin, Salah Omri Mahamed (dir.), *Trade and cultural exchange in the Early Modern Mediterranean : Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010.

{264} Valensi Lucette, *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, Flammarion, 1969 ; Panzac Daniel, *Les corsaires barbaresques... op. cit.*

{265} Marzagalli Silvia, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental (1806-1813)*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion, 1999, p. 59-62.

{266} Dupuy Émile, *Américains et Barbaresques (1776-1824)*, présentation de Blondy Alain, Paris, Bouchène, 2002, 1re édition 1910).

{267} Buti Gilbert, « Franchir les portes du temps. “De la famine, de la peste et de la guerre souvenez-vous Ciotadens.Ā Émergence d'une représentation », dans Cousin Bernard (dir.), *Les sociétés méditerranéennes face au risque. Représentations*, Institut Français d'Archéologie Orientale, Le Caire, 2010, p. 257-274.

{268} Carrière Charles, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, p. 484-486.

{269} Les parts de prise étaient le principal attrait du service dans la marine de guerre.

{270} Ce texte reprend en partie le travail effectué pour ma thèse de doctorat à l'université de Caen, publié dans *Les corsaires de Granville*, *une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, PUR, 2013, 538 p. Il s'est enrichi des lectures d'auteurs fondamentaux tels que P. Crowhust, J. Lemay, H. malo, A. Martin-Deydier, J. Meyer, P. Villiers, mais aussi des travaux de N. Aubin, F. Bonnot, J.-.N. Le Coz, etc. Qu'ils soient ici remerciés.
{271} Martin-Deydier A., *La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, thèse de 3e cycle Histoire, université de Paris I, 1976, p. 442.
{272} Villiers P., *Les corsaires*, Paris, Ed. Gisserot, 2008, p. 42-43.
{273} Martin-Deydier A., *op. cit.*, p. 446.
{274} Villiers P., *op. cit.*, p. 45-46.
{275} Le Coz J.- N., *La guerre de course à Saint-Malo sous Louis XVI*, D.E.S. histoire, Université de Rennes, 1957, p. 112-113.
{276} Villiers P., *Marine royale, Corsaires et Trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991, p. 657.
{277} Ce texte reprend en partie le travail effectué pour ma thèse de doctorat à l'université de Caen, publié dans *Les corsaires de Granville*, *une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, PUR, 2013, 538 p. Il s'est enrichi des lectures d'auteurs fondamentaux tels que P. Crowhust, J. Lemay, H. malo, A. Martin-Deydier, J. Meyer, P. Villiers, mais aussi des travaux de N. Aubin, F. Bonnot, J. N. Le Coz, etc. Qu'ils soient ici remerciés.
{278} Bonnel Ulane, *La France*, *les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1961.
{279} Les chiffres avancés dans ces tableaux peuvent encore varier en l'absence de données définitives pour de nombreux ports.
{280} Aumont Michel, *Les corsaires de Granville...op. cit.*, p. 447-477.
{281} Buenaventura Gassó A., *España con industria rica y fuerte*, Barcelone, Brusi, 1816, p. 93-94.
{282} Franco J. L., *Política continental americana de España en Cuba*, *1812-1830*, La Havane, Instituto de Historia, Academia de Ciencias, 1964, p. 120.
{283} Hickey D. R., *War of 1812 : A Forgotten Conflict*, Urbana, University of Illinois Press, 2012, p. 226.
{284} Ingersoll C. J., *History of the second war between the United States of America and Great Britain : declared by act of Congress, the 18th of June, 1812, and concluded by peace, the 15th of February, 1815*, vol. 2, Lippincott, Grambo & Co., 1852, p. 83.
{285} Les lettres de l'administration espagnole en Amérique citées ici et plus avant se trouvent dans les fonds Cuba et Estado des Archives Générales des Indes à Séville.
{286} Pour cette citation et les suivantes de Restrepo, voir Restrepo J. M., *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional*, Besançon, Jacquin, 1858, vol. 1, p. 155, 205-206, 225, 461, vol. 2, p. 478, 523 et vol. 3, p. 88.
{287} Gámez Duarte F., *El desafío insurgente, Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular (1812-1828)*, Thèse de doctorat, Université de Cadix, 2003, p. 152.
{288} Franco J. L., *op. cit.*, p. 169.
{289} Franco J. L., *Documentos para la historia de México, existentes en el Archivo Nacional de Cuba*, La Havane, Publicaciones del Archivo Nacional de Cuba, 1961, p. 102.
{290} Codazzi A., *Memorias completas del geógrafo y militar italiano que arribó a América en 1817*, Banco de la República, Caracas, 1973, p. 311.
{291} *Gazeta de Cartagena de Indias*, no 60, Jeudi 3 juin 1813, p. 1.
{292} Madiou T., *Histoire d'Haïti*, Port-au-Prince, Deschamps, 1979-1991 (1847-1848), vol. 6, p. 259.
{293} Polo Marco, *La description du monde...*, texte en français moderne par Louis Hambis, Paris, 1955, p. 279, 280, 287.
{294} *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales*, Paris, 1998, t. 2, p. 715.
{295} Nambiar Odayamadath Kunjappa, *The Kunjalis, admirals of Calicut*, Bombay, 1955, p. 57-80.

{296} *Journal d'un bourgeois du Caire. Chronique d'Ibn Iyâs traduit et annoté par Gaston Wiet*, Paris, 1955, t. 1, p. 355.
{297} C'est la conclusion de Murteira A., *A carreira da India e o corso neerlandês, 1595-1625*, Lisbonne, 2012.
{298} Hamilton A., *New account of the East Indies [...]*, 2 éd. Londres, 1739, t. 1, p. 74, cité par Guillain C., *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*, Paris, 1856, t. 1, p. 526.
{299} *Encyclopédie de l'Islam*, Paris, 1978, t. 6, p. 518-521.
{300} Bourde de Villehuet J., *Manuel des marins ou dictionnaire des termes de marine*, A L'Orient, 1773, t. 2, p. 12 et 131.
{301} Mookerji Radha Kumud, *Indian shipping*, Bombay, 1912, p. 224-231.
{302} Cité ici d'après la traduction de Thies Henri, *Histoire générale des plus fameux pyrates [...]*, Paris, 2002. Introduction générale dans Haudrère Philippe, « Pirates européens dans l'océan Indien (1690-1730) », *Centre d'études rochefortaises maritimes...*, t. 28 Les pirates, Rochefort 2012, p. 33-55.
{303} *Histoire générale...*, t. 1, p. 79.
{304} *Histoire générale...*, t. 1, p. 78.
{305} Zacks R., *The Pirate Hunter. The True Story of Captain Kidd*, New York, 2003. Cette découverte inspire au romancier Edgar Poe son célèbre roman : *Le scarabée d'or.* Il faut rappeler la découverte à la Réunion en 1810, sur les indications d'un descendant de pirate, de pièces d'or pour un montant de 200 000 francs-or, dans la plaine du Butor, près de Sainte-Clotilde.
{306} ANF, Colonies C/3/3, fº 226.
{307} ANF, Colonies C/2/195, fº 228 vº.
{308} ANF, Colonies C/3/4, fº 119 vº.
{309} Grandidier A. et G., *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, Paris, 1905, t. 6, p. 48.
{310} ANF, Colonies C/3/4, fº 91.
{311} ANF, Colonies C/3/4, fº 119 vº.
{312} *Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes*, Saint-Denis, 1934, t. 1, p. 131.
{313} Al-Quasim Sultan Bin Muhammad, *The Myth of Arab piracy in the Gulf*, Londres, 1986 ; *Encyclopédie de l'Islam*, Paris, 1978, *s.v.* Al-Kawasim, p. 808-810 et Abd-Ul-Wahabb, p. 1165.
{314} Barley N., *Un rajah blanc à Bornéo ; la vie de sir James Brooke*, Paris, 2009, p. 97-119.
{315} Fa-hsien (Faxian), *The Travels of Fa-hsien (399-414 A.D.), or Record of the Buddhistic Kingdoms.* Re-translated by H.A. Giles, M.A., Londres, Rouledge and Kegan Paul, 1956, p. 77.
{316} Cité in Wheatley Paul, *The Golden Khersonese : Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1961, p. 82.
{317} Voir par exemple Teitler Ger, « Piracy in Southeast Asia : A Historical Comparison », *Maritime studies*, 1-1 (2002), p. 67-84
{318} Antony Robert J., « Giang Binh : Pirate Heaven and Black Market on the Sino-Vietnamese Frontier, 1780-1802 », in John Kleinen & Manon Osseweijer (ed.), *Pirates, ports, and coasts in Asia : Historical and contemporary perspectives*, Singapour, ISEAS-IIAS, 2010, p. 42.
{319} Young Adam J., « Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia », in Derek Johnson & Mark Valencia (ed.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses*, Singapour, ISEAS-IIAS, 2005, p. 9.
{320} Peladan Damien, *Pirates, pouvoirs et sociétés - Chine, Corée, Japon 1350-1419*, Mémoire de Master 2, Paris, INALCO, 2011, p. 57-58,74 et 112.
{321} Andrade Tonio, « The Company's Chinese pirates : How the Dutch East India Company tried to lead a coalition of pirates to war against China, 1621-1662 », *Journal of World History*, vol. 15, nº 4, décembre 2004, p. 427-428.

{322} Lombard Denys, « Regard nouveau sur les « pirates malais », 1re moitié du XIXe s. », *Archipel*, 18 (1979), p. 238.
{323} Warren James F., « A tale of two centuries : The globalization of maritime raiding and piracy in Southeast Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries », in Peter Boomgaard (ed.), *A world of water : Rain, rivers and seas in Southeast Asian histories*, Leyde, KITLV Press, 2007, p. 127.
{324} Andrade T., art. cité.
{325} Kleinen John, « Maritime Piracy through a Barbarian Lens : Punishment and Representation (the *S.S. Namoa* Hijack Case, 1890-1891) », in Kleinen & Osseweijer, *op. cit*., p. 107.
{326} Peladan, *op. cit*., p. 41-42, 45-46, 63-64, 83, 125-126.
{327} Glasspoole Richard, *Mr. Glasspoole and the Chinese Pirates*, Londres, The Golden Cockerel Press, 1935 ; Loviot Fanny, *Les pirates chinois : ma captivité dans les mers de Chine*, Bruxelles, André Versaille, 2010 (réédition).
{328} Cité in Van Veen Ernst, *Decay or Defeat ? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia 1580-1645*, Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Université de Leyde, 2000, p. 155.
{329} *Ibid*., p. 185, 190-191 et 235.
{330} Andrade T., art. cité, p. 424-431 et 438.
{331} Prakash Om, « Asian Merchants and the Portuguese Trade in Asia », in Ernst van Veen & Leonard Blussé (ed.), *Rivalry and Conflict : European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, CNWS publications, Université de Leyde, 2005, p. 132-133.
{332} Young A., art. cité.
{333} Peladan D., *op. cit.*, p. 83 et 101.
{334} Extrait du *Mingshilu* (*Histoire des Ming*), cité in Peladan D., *op. cit.*, p. 106.
{335} Peladan D, *op. cit.*, p. 141.
{336} Lombard D., art. cité, p. 240.
{337} Knaap Gerrit, « Robbers and Traders : Papuan Piracy in the Seventeenth Century », in Kleinen & Osseweijer, *op. cit*., p. 149-158.
{338} Peladan D., *op. cit.*, p. 119-122.
{339} Approximativement 3 mètres de hauteur et 1 mètre d'épaisseur.
{340} Il s'agit des sheikhs de Ras el Khymah, d'Abou Dhabi, de Dubai, d'Ajman, d'Umm al-Quwain et de Jazirat al-Hamra.
{341} Casara pour Carnata, sans doute, donc correspondant aux littoraux de l'actuel Karnataka.
{342} Peut-être faut-il aussi envisager une légère croissance démographique, en liaison avec des flux migratoires ?
{343} Calanca Paola, *Piraterie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime (XVIIe-début XIXe)*, Paris, Les Indes Savantes, 2011.
{344} James Brooke (1803-1868), né en Inde à Bénarès. Il se mit au service de l'EIC au Bengale. Après des voyages commerciaux en Asie, il commença son combat au service de la puissance britannique contre la piraterie, dans la péninsule Malaise. En 1841, il obtint le titre de sultan de Sarawak et une concession territoriale immense.
{345} Les nations européennes suppriment la guerre de course après la fin de la guerre de Crimée, par la Déclaration de Paris du 16 avril 1856.
{346} Un Protocole facultatif sur le règlement obligatoire des différends, a été également signé le même jour. Voir http://treaties.un.org/Pages/Treaties.aspx?id=21&subid=A&lang=fr (textes sur le droit de la mer signés par l'ONU), consulté le 23 juin 2015, de même que les autres adresses Internet mentionnées.
{347} Texte français sur http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos_f.pdf. Au 22 juin 2015, 167 États ont signé et ratifié le texte, dont 23 des 43 États enclavés. Les États-Unis ne sont pas signataires.

{348} Si on ajoute les mers, les eaux internationales représentent 217 millions de km², soit 60 % des 362 millions des eaux du globe.
{349} Notons que les dispositions de Montego Bay contre la piraterie sont entrées dans la législation française dès la loi du 15 juillet 1994. C'est ce texte qui a fait considérer comme inutile la loi de 1825, finalement abrogée en 2007.
{350} Ces lois modernisent la définition de la piraterie, prévoient des procédures à appliquer en cas d'arrestation de pirates en haute mer, et répondent au vide juridique créé en 2007 par l'abrogation de la loi de 1825. La loi du 5 janvier 2011 permet de juger en France un pirate coupable de faits ayant porté atteinte à des ressortissants français (les pirates du *Ponant* arrêtés en 2008) ; la peine maximale prévue est de 30 ans de réclusion criminelle. Le premier procès de pirates en France débuta fin 2011.
{351} Basée à Londres, elle regroupe 171 États et 3 associés en juin 2015.
{352} Le Pautremat Pascal, « Piraterie maritime : vers un long rapport de force ? », *Défense* (revue de l'École de l'Union des associations de l'Institut des Hautes Études de Défense nationale), nº 137, janvier-février 2009, p. 62.
{353} Frécon Éric, « Le retour des pirates. La piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie », *La Vie des idées*, 4 septembre 2009, en ligne sur http://www.laviedesidees.fr/IMG/pdf/20090904_frecon.pdf, p. 1-3.
{354} Bertin-Mourot Édouard, Lelieur Frédéric, Terroir Emmanuel, *Terrorisme et piraterie. Des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 42.
{355} Maupas Stéphanie, « Osman M. F., pêcheur somalien devenu pirate `parce que la mer est vide' », *Le Monde*, 20 mai 2009.
{356} Voir ci-dessous les cartes : Actes de piraterie dans le monde en 2010 et en 2014 (source : BMI).
{357} Message pour la conférence de Dubaï « Menace mondiale, réponses régionales : forger une vision commune face à la piraterie maritime », 19 avril 2011.
{358} Voir une carte de Rekacewicz Philippe, « Trois décennies de famines et de conflits », parue dans *Le Monde diplomatique* de décembre 2009.
{359} Entretien avec le commandant Pierre-Emmanuel Augey, chef d'État-major en océan Indien et nº 2 d'ALINDIEN (Amiral français en charge des forces interarmées dans cet espace) de juillet 2008 à juillet 2009, 28 mai 2010. Voir aussi le rapport d'information du député Christian Ménard sur la piraterie du 13 mai 2009 (« Le rôle moteur de la France », p. 41-49).
{360} Intervention d'Hubert Falco, secrétaire d'État à la Défense et aux Anciens combattants au Sénat, 6 mai 2010 (http://www.senat.fr/seances/s201005/s20100506/s20100506005.html).
{361} C'est la solution prônée par la France depuis 2009 (CV(H) Jean Fossati, « Livrer les pirates ou les libérer ? Puntland ou pas Puntland ? », http://www.afcan.org/dossier_piraterie1.html).
{362} Yapo Marina Madel, « La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte-d'Ivoire et du Nigéria », décembre 2013, 211 p. (http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Yapo_1314_CdI.pdf).
{363} Le commandant Augey cite un équipage nigérian libéré en 2009 après 9 mois de captivité, en raison d'un armateur peu fortuné incapable de payer la rançon, d'un gouvernement incompétent et du pavillon de complaisance arboré par le navire. En 2010, le délai moyen de captivité s'est allongé à 120 jours.
{364} « J'assure de ma prière également les marins qui sont malheureusement retenus en otage à cause d'actes de piraterie », proclame Benoît XVI à l'*Angelus* du 10 juillet 2011, pour la Journée chrétienne de la mer (http://www.vatican.va/holy_father/benedict_xvi/angelus/2011/documents/hf_ben-xvi_ang_20110710_fr.html).
{365} Début 2009, la rançon moyenne, en hausse, était de 1,4 million de dollars, 13 navires restaient prisonniers des pirates et 213 membres d'équipage sont restés en moyenne 56 jours otages (Projet de loi nº 507 relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer,

déposé par Hervé Morin au Sénat le 3 septembre 2009, p. 19-20). En avril 2011, un cargo allemand était libéré après le versement d'une rançon de 5 millions de dollars.

{366} Nous l'avions déjà évoqué dans « Piraterie et terrorisme contemporains », in Buti Gilbert dir., *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe s.)*, Paris, Riveneuve, 2009, p. 289-306. Voir aussi Raflik Jenny, « De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden », *Revue d'histoire maritime* nº 17 : « Course, piraterie et économies littorales, XVe-XXIe s. », 2014.

{367} Villiers Patrick, « Conclusion. Pirates d'hier et d'aujourd'hui : corsaires, "gueux de merÃ ou "barbaresquesÃ ? », in Buti Gilbert (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIVe-XXIe s.)*, *op. cit.*, p. 307.

{368} Laqueur Walter, « Le Terrorisme de demain. Les nouvelles règles d'un jeu ancien », *Perspectives économiques*, vol. 2, nº 1, Février 1997 (http://agora.qc.ca/reftext.nsf/Documents/Terrorisme-Le_terrorisme_de_demain_par_Walter_Laqueur).

{369} Voir Constantinople George R., « Towards a new definition of piracy : the *Achille Lauro* incident », *Virginia Journal of International Law*, vol. 26, nº 3, Spring 1986, p. 723-753.

{370} Frécon Éric, « Le retour des pirates. La piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie », *La Vie des idées*, 4 septembre 2009, http://www.laviedesidees.fr/IMG/pdf/20090904_frecon.pdf, p. 10-11.

{371} Fawole W. Alade et Ukeje Charles, *Introduction* in *The Crisis of the State and Regionalism in West Africa : Identity, Citizenship and Conflict*, Dakar, Codesria, 2005. Les auteurs appliquent cette phrase à l'ensemble de l'Afrique de l'ouest, mais elle vise particulièrement la côte du golfe de Guinée.

{372} Mérino Mathieu, *L'insécurité alimentaire en Afrique sub-saharienne*, Paris, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2009.

{373} Ebo Adedeji, *Vers un programme commun de la CEDEAO sur la réforme du secteur de sécurité*, Genève, DCAF, 2007, p. 5.

{374} Les chiffres de l'OMI pour 2015 n'étaient pas encore disponibles à la date de la rédaction de ce texte.

{375} La Communauté Économique des États d'Afrique Centrale comprend l'Angola, le Burundi, le Cameroun, la République Centrafricaine, le Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, Sao Tome e Principe et le Tchad.

{376} Sept pays de la zone étudiée sur dix sont dans le dernier tiers du classement de l'indice de perception de la corruption de *Transparency International* et seulement deux dans la première moitié.

{377} Initialement RECAMP (Renforcement des capacités africaines de maintien de la paix), pour la France, APTSP (*African Peace Keeping Training Support Program*) pour le Royaume-Uni et ACRI (*African Crisis Response Initiative*) pour les États-Unis, ces programmes ont par la suite évolué en dénominations, en taille et en organisation.

{378} La GGC comprend l'Angola, le Cameroun, le Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, le Nigeria, Sao Tome e Principe.

{379} Guisnel J. et Malher V., *Pirates de Somalie*, Grasset, Paris, 2012, p. 8. Les auteurs constatent que : « la piraterie vient de faire une entrée fracassante dans l'actualité française. Elle ne va pratiquement plus la quitter ».

{380} En 2011, dans un symposium de l'*US Navy*, un très haut responsable de la compagnie danoise Maersk est même allé jusqu'à affirmer que : « les "tree-huggersÃ et les écologistes nous coûtent diablement plus que les pirates ne nous coûteront jamais ». En d'autres termes, à l'échelle de l'industrie maritime internationale, la question des normes environnementales et de sécurité a un impact économique bien plus clef que le risque pirate, même en plein apogée de l'activité au large de la Somalie.

{381} Pourinet Laurent et Guiziou François, « Les risques littoraux et maritimes », *Atlas permanent de la mer et du littoral*, LETG-Nantes Géolittomer, UMR 6554-CNRS, nº 7, juin 2015.

{382} Cet article s'appuie sur des recherches de terrain menées aussi bien du côté des populations pirates (à Sumatra-est et dans l'archipel des Riau en Indonésie), qu'auprès des forces de l'ordre sud-est asiatiques indonésiennes, malaisiennes et singapouriennes, essentiellement entre mars 2002 et août 2014.
{383} Ou Association des nations d'Asie du Sud-Est. Organisation régionale créée en 1967. Elle comprend aujourd'hui dix États : Birmanie/Myanmar, Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande et Vietnam.
{384} Tous les chiffres fournis ici proviennent de ISC, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia 1st January -30th June 2014 Half Yearly Report*, Singapore, ReCAAP, July 2014, 67 p. ; ISC, *Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia*, Singapore, ReCAAP, August 2014, 17 p. Voir aussi Information Fusion Centre, *Shared Awareness Meeting*, Singapore, 21 August 2014.
{385} ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual report*, London, ICC-CCS, July 2014, p. 5-6.
{386} Archives Départementales d'Ille et Vilaine (désormais AD35), Rennes : 9B301, inventaire du 25/4/1746. Veyrat Élisabeth (Québec, 2014, à paraître).
{387} AD35, Rennes : 9B301, 1748. Inventaire du corsaire *La grande biche* de 300 tonneaux.
{388} Veyrat Élisabeth, (Beijing, 2009, à paraître) et Veyrat Élisabeth (Québec, 2014, à paraître).
{389} L'Hour Michel et Veyrat Élisabeth, 2013, et Veyrat Élisabeth (Québec, 2014, à paraître).
{390} Citons par exemple 61 kg de poudre d'or pris sur l'*Espérance* par la *Dauphine* en 1704 (SHDM de Brest, 1E481, fol 409, 5 oct. 1704), et 24 kg d'or pris à bord du navire hollandais *Louise Marguerite* par l'*Aimable Grenot* en 1748 (AD56, Quimper, annexe de Brest, B 4193, fº 75R à 79R, 11 avril 1748). Voir Veyrat Élisabeth (Amsterdam 2012, à paraître).
{391} John de Bry a eu l'amabilité de traduire lui-même ce rapport de fouille (Madagascar).
{392} Voir la notice « Sainte-Marie », dans Buti Gilbert et Hrodej Philippe (dir), *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, éditions du CNRS, 2013. Concernant Sainte-Marie quelques suppressions ont été effectuées parce que redondantes avec la notice du *Dictionnaire*, en revanche, William Condon n'ayant pas été traité en particulier, les indications le concernant ont été maintenues.
{393} À l'origine appelée île aux Cayes, de l'espagnol *cayo* ou rocher : l'îlot a été renommé îlot Madame en 1820 en l'honneur de la fille de l'Empereur Napoléon.
{394} Voir la notice de « Richard Sievers alias Dick Chivers » dans le *Dictionnaire...op. cit*.
{395} NVM 2006 : 121
{396} See http://www.museumoflondon.org.uk/ceramics/pages/object.asp?obj_id=530371
{397} Cérino Christophe, L'Hour Michel, Rieth Éric (dir.), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, 2013. Voir également Cérino Christophe, L'Hour Michel, Rieth Éric (dir.), « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », *Revue d'Histoire maritime*, nº 21, 2015, p. 15-280.
{398} Voir ci-dessus le rapport de John de Bry.
{399} Akan, peuple de l'Afrique de l'ouest se trouvant au Ghana et en Côte d'ivoire.
{400} R.P. Du Tertre Jean-Baptiste, *Histoire Générale des Antilles habitées par les Français*, tome 3, Paris, chez Thomas Jolly, 1667.
{401} R.P. Labat Jean-Baptiste, *Nouveau voyage aux Isles de l'Amérique*, 8 volumes et 4 tomes Paris, 3e éd, T Legras, 1742.
{402} Chinard Gilbert, *L'Amérique et le rêve exotique dans la littérature française aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Michel E. Slatkine éditeur, 2000.
{403} Oexmelin / Exquemelin Alexandre Olivier, *Histoire des Aventuriers Flibustiers qui ce sont signalez dans les Indes*, (2 tomes), Paris, J. LeFebure, 1686.
{404} Voir *Pirates and Mutineers of the Nineteenth century, swashbuckers and swindlers*, édité par Grace Moore, Surrey, Ashgate, 2011.

{405} Voir Venayre Sylvain, *La mer, espace de l'aventure (1840-1940)*, conférence en ligne au Centre de Recherche sur la Littérature de Voyage, 9 mai 2000, http://www.crlv.org/
{406} Jaeger Gérard A., *Pirates à l'affiche*, Saint-Sébastien, ACL-Crocus, 1989.
{407} Lespagnol André, « Saint-Malo “cité corsaireĀ. Réflexions sur la construction de l'image mythique d'une cité portuaire, dans Roudaut Fañch (dir.), *La ville maritime. Temps, espaces et représentations*, Brest, Université de Bretagne-Occidentale, 1996. Et Cabantous Alain (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004.
{408} Chanson des pirates de *L'Île au Trésor/Treasure Island* (film de 1934) à partir de Robert Louis Stevenson (1883).
{409} *La Planète au trésor* (*Treasure Planet*), long-métrage d'animation des studios Disney (2002), avec chasse au trésor, mutinerie et John Silver en cyborg...Au vrai, le thème de la piraterie, a toujours été présent dans les parcs d'attractions Disney (*Pirates des Caraïbes)*. Toutefois, quand les studios Disney l'ont adapté à l'écran le désir d'aventures maritimes a été transposé dans l'espace, avant qu'il retrouve, avec Jack Sparrow, la mer des Caraïbes (2003) modifiant alors en retour l'attraction des parcs.
{410} Voir notamment *Nouveau Glossaire Nautique d'Augustin JAL. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voiles*, Paris, CNRS, 1970 (réédition et mise à jour de la 1re édition du *Glossaire nautique*, 1848) ; Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, EFR, Paris, 1855 (rééd. 1987) ; Fourquin Noël et Rigaud Philippe, *De la nave au pointu : glossaire nautique de la langue d'oc*, Toulon, Objectif Mer et Capian Méditerranée, 1993.
{411} Cette bibliographie est complémentaire de celle apportée dans le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates*, Paris, Éditions du CNRS, 2013. La période couverte étant plus étendue, la bibliographie devait nécessairement être élargie (périodes ancienne et contemporaine), tout comme les domaines traités (archéologie). Les ouvrages récents ou oubliés dans le *Dictionnaire* ont été insérés ainsi que certaines parutions « annoncées » et désormais offertes au public. Nous n'avons pas la prétention d'atteindre une impossible exhaustivité et présentons par avance nos excuses aux auteurs qui se sentiraient exclus. Dans la mesure où ce travail de recension exige une veille de tous les instants, nous remercions Roberto Barazzutti pour l'avoir assurée avec assiduité. Pour une question de place, et comme cela avait été le cas pour le *Dictionnaire*, aucune publication antérieure aux années 1970 n'a été insérée. De même, les sites internet indiqués ont la vie que veulent bien leur donner leurs concepteurs, seuls responsables de leur pérennité.
{412} Pour les sources littéraires, les ouvrages qui ne sont pas traduits dans la collection « Budé » – collection des Universités de France, Paris, Les Belles Lettres – le sont en anglais dans la collection Loeb. La quasi-totalité de ces textes est accessible en texte original et traduction anglaise (généralement ancienne) sur le site de Perseus (http://www.perseus.tufts.edu/hopper/collection?collection=Perseus:collection:Greco-Roman). Un grand nombre de ces textes avec traduction française (le plus souvent de « belles infidèles » du XIXe siècle) est également disponible sur le site de Philippe Remacle (http://remacle.org/).
{413} Résultat obtenu à partir d'une recension d'ouvrages scientifiques et d'articles de revues publiés essentiellement en Europe et en Amérique (2050). Il mériterait assurément plusieurs correctifs car d'une part des publications ont échappé à cette collecte et d'autre part les ouvrages et les articles de revue ont été mis au même niveau. Par ailleurs, les ouvrages collectifs et autres actes de colloques ne comptent que pour une seule publication, alors que leurs composantes pourraient être comptabilisées comme autant d'articles de revue... Ces éléments posés, le résultat ne prétend qu'offrir une tendance générale.

CNRS Éditions

Retrouvez tous les ouvrages de CNRS Éditions
sur notre site www.cnrseditions.fr